RESEARCH REPORTS · CAHIERS DE RECHERCHE

Commission canadienne des transports
Direction de la recherche

Canadian Transport Commission
Research Branch

L'industrie du camionnage pour compte d'autrui dans les provinces atlantiques

Perspective régionale

Nº 1982/04F

Canada

L'INDUSTRIE DU CAMIONNAGE POUR COMPTE D'AUTRUI DANS LES PROVINCES ATLANTIQUES

Perspective régionale

Traduction du rapport intitulé:
"The For-Hire Trucking Industry
in the Atlantic Provinces"

Préparé par

M & B Transportation
Consulting Associates
Mahone Bay, Nouvelle-Écosse

COMMISSION CANADIENNE DES TRANSPORTS
Direction de la recherche
Analyse des industries de transport
Rapport n° 1982/04F
Juillet 1982

Original English text available -
"The For-Hire Trucking Industry
in the Atlantic Provinces",
Report No. 1982/04E

Premier tirage, décembre 1982

Commission canadienne des transports
15 Eddy, 15e ét., Ottawa-Hull, K1A 0N9

© 1982, Ministre des Approvisionnements et Services Canada
Numéro de catalogue TT72-1982/04F
ISBN 0-662-91853-3

Imprimé au Canada

AVANT-PROPOS

Le présent rapport, qui fait partie d'une série d'études commandées par la Commission canadienne des transports, traite des aspects économiques et de la réglementation de l'industrie du camionnage pour compte d'autrui dans la région des provinces atlantiques. Il est basé en grande partie sur quatre études distinctes portant sur le camionnage dans les provinces de la Nouvelle-Écosse, du Nouveau-Brunswick, de l'Île-du-Prince-Édouard et de Terre-Neuve. Des exemplaires de ces études sont disponibles. Bien que la présente étude vise avant tout à répondre aux besoins internes de la Commission canadienne des transports, elle est également publiée à des fins d'information et de discussion en matière de camionnage.

Aussi souvent que possible, la Commission met à la disposition du public les résultats de ses travaux de recherche. Le présent rapport s'inscrit dans cette ligne de conduite. La présente étude a été préparée par des experts-conseils indépendants et les opinions qui y sont exprimées sont celles des auteurs; elles ne reflètent pas nécessairement celles de la Commission canadienne des transports.

Le vice-président à la recherche,

Yves Dubé

Canada

TABLE DES MATIÈRES

CHAPITRE 1	INTRODUCTION	1
CHAPITRE 2	RÉSUMÉ ET OBSERVATIONS	3
CHAPITRE 3	CARACTÉRISTIQUES ÉCONOMIQUES DE L'INDUSTRIE DU CAMIONNAGE DANS LES PROVINCES ATLANTIQUES	9
CHAPITRE 4	RÉGLEMENTATION DE L'INDUSTRIE DU CAMIONNAGE DANS LES PROVINCES ATLANTIQUES	19
CHAPITRE 5	CONSÉQUENCES DE LA RÉGLEMENTATION DU CAMIONNAGE DANS LES PROVINCES ATLANTIQUES	55
CHAPITRE 6	EFFETS DES SUBVENTIONS PRÉVUES À LA LOI SUR LES SUBVENTIONS AU TRANSPORT DES MARCHANDISES DANS LA RÉGION ATLANTIQUE	63
RÉFÉRENCES		71
BIBLIOGRAPHIE		75
APPENDICES		
A	Bureaux de tarifs des transports routiers desservant les provinces atlantiques	79
B	La Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique et l'industrie du camionnage	87
TABLEAUX		
3-1	Nombre de transporteurs domiciliés et de transporteurs-exploitants - 1978	9
3-2	Immatriculations de camions - 1973 et 1978	10
3-3	Coefficients d'exploitation pour toutes les classes - 1975 à 1978	12
3-4	Rendement du capital total investi (avant intérêts et impôts) pour toutes les classes - 1975 à 1978	12
3-5	Proportion de revenus par classe de transporteurs - 1978	14

4-1	Dimensions maximales permises des véhicules - provinces atlantiques	19
4-2	Poids maximaux autorisés des véhicules - provinces atlantiques	21
4-3	Frais totaux estimatifs du processus de réglementation dans les provinces atlantiques pour les transporteurs	46
6-1	Montant total des subventions versées à l'industrie du camionnage dans la région atlantique canadienne - 1969 à 1980	69
6-2	Montant total des subventions versées à l'industrie du camionnage et aux compagnies ferroviaires dans la région atlantique canadienne - 1970 à 1980	70

Chapitre 1

INTRODUCTION

Le présent rapport porte sur les aspects économiques et sur la réglementation de l'industrie du camionnage pour compte d'autrui dans les provinces atlantiques d'un point de vue régional et inter-régional. On y retrouve des références sur les conclusions de quatre études effectuées sur le camionnage dans les provinces de la Nouvelle-Écosse, du Nouveau-Brunswick, de l'Île-du-Prince-Édouard et de Terre-Neuve.

La Direction de la recherche de la Commission canadienne des transports a retenu les services de la firme M & B Transportation Consulting Associates de Mahone Bay (Nouvelle-Écosse) pour préparer le présent rapport portant sur le camionnage pour compte d'autrui dans les provinces atlantiques. M. R.C. Barnstead, aidé de M. Rand H. Matheson, a préparé la présente étude.

Le Dr R.A. Ffrench, chef du Département d'économique à l'Université Acadia, a préparé un rapport sur l'industrie du camionnage en Nouvelle-Écosse. Des membres du Transportation Group de l'Université du Nouveau-Brunswick, soit les professeurs A.M. Stevens, J.R. Brander, J.D. Innis et F.R. Wilson, ont effectué des études sur l'industrie du camionnage au Nouveau-Brunswick et à l'Île-du-Prince-Édouard. M. R.C. Barnstead, de M & B Transportation Consulting Associates, a préparé un rapport sur l'industrie du camionnage à Terre-Neuve. Cette étude était essentiellement une mise à jour du rapport communément appelé Rapport de la Commission Sullivan (Commission of Inquiry into Newfoundland Transportation), qui a été publié en deux volumes en 1978 et 1979. Ces publications incluent déjà un examen approfondi du camionnage à Terre-Neuve. L'industrie du camionnage dans la région atlantique se caractérise par l'existence de subventions versées aux transporteurs faisant affaires dans la région en vertu de la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique. Par conséquent, un examen séparé des subventions versées est inclus en appendice B. Cette partie a été préparée par M. R.H. Matheson de M & B Transportation Consulting Associates.

MM. J. Diamond et A. Ray de la Division de l'économique des transporteurs de la Direction de la recherche de la Commission canadienne des transports ont apporté leur collaboration à la collecte des données pendant cette étude. De plus, les auteurs du présent rapport ont rencontré à quelques reprises les auteurs des études provinciales et le personnel de la Commission canadienne des transports pour discuter des diverses sources de renseignements et des données requises pour la présente recherche.

Chapitre 2

RÉSUMÉ ET OBSERVATIONS

Le présent rapport traite des aspects économiques et de la réglementation de l'industrie du camionnage pour compte d'autrui dans les provinces atlantiques. Il examine les lois et règlements sur les transports routiers de chaque province, surtout d'un point de vue comparatif, et évalue les conséquences du processus de réglementation qui touche actuellement l'industrie du camionnage et le public expéditeur.

La philosophie générale de réglementation de la plupart des aspects du camionnage est essentiellement la même dans chacune des quatre provinces atlantiques. L'assise principale de la réglementation dans les quatre provinces réside dans le contrôle de l'accès à l'industrie et, à l'exception de certaines différences administratives, les mêmes concepts généraux sont adoptés dans chaque province. Il faut cependant noter que, dans la province de Terre-Neuve, la structure tarifaire est contrôlée, tandis que, dans les trois autres provinces, seul le dépôt des tarifs est exigé. Les lois du Nouveau-Brunswick et de l'Île-du-Prince-Édouard ont tendance à se ressembler sur les questions de détails, tandis que les lois de la Nouvelle-Écosse et de Terre-Neuve comportent plus de similitudes entre elles.

D'une façon générale, l'étude a révélé que la structure de réglementation de l'industrie du camionnage pour compte d'autrui qui existe actuellement est le résultat de l'attitude des autorités qui, au cours des vingt-cinq dernières années, ont réagi aux besoins de l'expéditeur sur le plan des régions et, très souvent, sur le plan des mouvements de marchandises. L'octroi des permis se faisait à l'égard d'un itinéraire déterminé, afin d'éviter, d'une part, la création de conditions monopolistiques et d'assurer, d'autre part, un service adéquat à toutes les communautés. L'industrie a créé des bureaux de tarifs afin de permettre aux transporteurs de petite et de moyenne tailles, notamment pour les mouvements interprovinciaux, d'assurer des liaisons avec leurs concurrents et de permettre au public expéditeur d'avoir accès à des tarifs pour les milliers de mouvements différents offerts par l'industrie du camionnage. Ce processus de réglementation, qui a été appliqué au cours des vingt-cinq dernières années, a contribué à l'épanouissement de relations étroites et à l'émergence d'intérêts réciproques profonds au sein de l'industrie du camionnage et entre les transporteurs et les expéditeurs.

Les auteurs du rapport soulignent que, récemment, les pour et les contre de la réglementation du camionnage ont été

étudiés dans de nombreux rapports dont certains favorisaient l'abolition de la réglementation, d'autres prônaient une réglementation plus sévère et quelques-uns adoptaient des positions médianes. En raison des nombreux intérêts communs des camionneurs comme des expéditeurs, on a prétendu qu'une modification radicale du processus de réglementation dans la région de l'Atlantique était beaucoup trop risquée. Effectivement, comme les quatre gouvernements provinciaux contrôlent individuellement leur propre mode d'action à l'égard de la réglementation du camionnage, il n'existe pas de mécanisme pratique pour effectuer cette modification ni même pour la motiver. De plus, même si l'on admettait que chacune des provinces atlantiques se doit d'améliorer sa réglementation sur le camionnage, elle ne peut le faire qu'après avoir étudié soigneusement les répercussions de cette modification sur le mouvement des marchandises dans chaque région.

Les auteurs font remarquer que de nombreux participants faisant affaires sur la scène interprovinciale désirent que les lois provinciales sur le transport routier soient mises à jour et simplifiées de manière à offrir plus d'uniformité entre les provinces. Cette mesure revêt une importance particulière dans la région de l'Atlantique, en raison de l'ampleur du trafic interprovincial dans la région. Les auteurs indiquent quelques domaines où une plus grande uniformité serait souhaitable.

Selon le rapport, certains groupes canadiens, dirigés par la Conférence canadienne des administrateurs en transport motorisé (CCMTA), l'Association des routes et transports du Canada et les ministres des transports fédéral et provinciaux travaillent actuellement en vue de modifier et d'améliorer la législation. D'une façon générale, la CCMTA désire simplifier la réglementation de l'industrie du camionnage et en diminuer le coût afférent en formulant des propositions visant à uniformiser et simplifier la législation, la réglementation et les procédures de réglementation. La CCMTA n'a pas tenté de proposer de changements de niveau d'intervention.

Certains groupes provinciaux, comme ceux de la Nouvelle-Écosse et de l'Ontario, étudient actuellement leurs lois et règlements respectifs sur le transport routier, afin de mettre à jour et d'améliorer le processus de réglementation à l'intérieur de leur juridiction, incluant de possibles changements de niveau d'intervention. Cependant, les auteurs du rapport soulignent que peu de changements ont été apportés dans le domaine de la réglementation économique, comparativement à ce qui a été fait au cours des dernières années sur le plan de l'uniformisation des règlements provinciaux généraux.

Comme la Loi sur le transport par véhicule à moteur du Canada délègue aux provinces le pouvoir de réglementer le camionnage interprovincial et international, la seule façon pour les provinces d'accélérer le processus de modification de la réglementation économique consiste à accepter de modifier leurs

lois sur le transport routier et à travailler en collaboration avec les autres provinces pour atteindre un plus grand degré d'uniformité, et ce à un rythme accéléré. Selon le rapport, des efforts conjoints des quatre provinces atlantiques en vue d'atteindre cette uniformité bénéficieraient grandement à l'industrie du camionnage et aux expéditeurs. Bien que la Nouvelle-Écosse procède actuellement à la révision de sa loi sur les transports routiers, seuls des efforts concertés permettront une plus grande uniformité avec les autres provinces.

Une réglementation plus uniforme aura pour effet, notamment dans la région de l'Atlantique, d'accroître la possibilité d'audiences mixtes des commissions de réglementation, ce qui ne peut se faire actuellement en raison des différentes exigences des lois et règlements provinciaux.

L'un des aspects sur lesquels les groupes provinciaux devraient se pencher sans délai est celui de la pseudo-location d'équipement et de chauffeurs par les expéditeurs privés pour transporter leurs propres marchandises, notamment en ce qui a trait aux mouvements interprovinciaux. Bien que la définition de la location d'équipement ne soulève aucun problème, il y a controverse lorsqu'on cherche à déterminer qui paie le chauffeur du véhicule loué et qui le contrôle. Le chauffeur qui conduit un véhicule public sans être contrôlé en permanence par l'expéditeur peut agir et, effectivement, agit sur une base de location de transport, ce qui, en pratique, est une forme de transport pour compte d'autrui.

Au chapitre 5 du rapport, on a souligné que la province de Québec avait récemment modifié ses règlements afin de pénaliser sévèrement les activités de pseudo-location. De l'avis des auteurs, cette procédure semblait fournir une bonne solution à ce problème. Cependant, le volume de ces activités serait quelque peu réduit si la liste des marchandises exemptes s'allongeait. De plus, des règlements permettant le camionnage intersociétés auraient également pour effet de réduire les activités de pseudo-location.

Le chapitre 4 du rapport fait état des nombreuses discussions sur le rôle des divers bureaux de tarifs. L'industrie du camionnage provinciale, qui comprend des entreprises de toutes tailles, et le public expéditeur ne pourraient pas fonctionner sans ces bureaux, notamment en ce qui a trait aux mouvements entre la région de l'Atlantique et la région du centre du Canada. Cependant, selon les auteurs, il est nécessaire de modifier les procédures des bureaux de tarifs, surtout pour permettre la représentation de l'expéditeur au chapitre des propositions de tarifs.

Dans le dernier chapitre, les auteurs concluent que, lorsqu'on examine les aspects économiques et la réglementation qui prévalent dans les provinces atlantiques, il faut tenir compte du programme de subventions relatif aux mouvements de

trafic en vertu de la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique. À cet égard, il convient de mentionner les trois facteurs suivants:

a) Les subventions versées à l'industrie du camionnage ont considérablement augmenté par rapport à ce qu'elles étaient initialement en 1969. En 1980, les paiements de subventions ont atteint la somme approximative de 39 000 000 $.

b) En 1980, une somme d'environ 28 500 000 $ a été versée à même les 39 000 000 $ à l'égard des mouvements choisis internes.

c) Alors que, en 1972-1973, les subventions versées aux camionneurs étaient légèrement inférieures aux subventions versées aux compagnies ferroviaires, les premières équivalaient presque au double des secondes en 1980, en raison de la croissance des mouvements choisis internes.

Considérant l'augmentation substantielle des subventions, les auteurs se demandent si ces paiements réussissent vraiment à stimuler au maximum le mouvement des marchandises en regard des dollars investis. Ainsi, dans le rapport relatif au Nouveau-Brunswick [2], on s'interroge sur l'utilité d'inclure les meubles d'occasion, le principal bien transporté vers l'ouest, dans les marchandises pouvant faire l'objet de subventions régulières versées au trafic allant vers l'ouest. On peut également se poser cette question concernant d'autres mouvements de marchandises.

La conclusion de l'étude effectuée en Nouvelle-Écosse [1] est la suivante: "Sur le plan interprovincial, il semble que les subventions aient favorisé un accroissement dans l'industrie du camionnage. Cela s'explique par le fait que les expéditeurs de divers produits en Nouvelle-Écosse ont été en mesure de présenter des prix plus concurrentiels dans le grand marché central de l'Ontario et du Québec. De plus, dans le cas de certaines marchandises, les subventions ont permis aux entreprises de la Nouvelle-Écosse de pénétrer les marchés normalement desservis par le Québec."

Au chapitre 6, les auteurs font remarquer que, même si le programme de subventions n'a pas été conçu comme une mesure de contrôle tarifaire, il a servi, en pratique, à atténuer les conséquences découlant du défaut des camionneurs réglementés de déposer leurs tarifs, lorsque les commissions provinciales imposaient cette exigence.

Dans tout le présent rapport ainsi que dans chacun des quatre rapports provinciaux, on répète sans cesse qu'il est nécessaire d'obtenir plus de données sur l'industrie du camionnage. Ces données permettraient de mieux évaluer les conséquences des changements que l'on se propose d'apporter et de suggérer les modifications les plus souhaitables en matière de réglementation.

Chapitre 3

CARACTÉRISTIQUES ÉCONOMIQUES DE L'INDUSTRIE DU CAMIONNAGE DANS LES PROVINCES ATLANTIQUES

Les caractéristiques économiques de l'industrie du camionnage dans chacune des provinces atlantiques ont été examinées en profondeur dans les quatre études provinciales mentionnées à titre d'études fondamentales au chapitre 1 [1], [2], [3], [4]. Le présent chapitre résume les points saillants des études provinciales et fournit des comparaisons pertinentes à la région de l'Atlantique ainsi que, lorsqu'il y a lieu, des comparaisons entre cette région et l'ensemble du Canada.

3.1 Nombre de transporteurs domiciliés et de transporteurs-exploitants

Le tableau 3-1 indique, par classe, le nombre de transporteurs domiciliés dans les quatre provinces atlantiques ainsi que le nombre de transporteurs-exploitants qui sont domiciliés à l'extérieur de la province pour l'année 1978.

Tableau 3-1

NOMBRE DE TRANSPORTEURS DOMICILIÉS ET DE TRANSPORTEURS-EXPLOITANTS - 1978 [5]

Province	Classe I	Classe II	Classe III	Total
Nouvelle-Écosse				
Domiciliés	6	19	88	113
Exploitants	40	50	144	234
TOTAL	46	69	232	347
Nouveau-Brunswick				
Domiciliés	6	14	69	89
Exploitants	42	52	147	241
TOTAL	48	66	216	330
Île-du-Prince-Édouard				
Domiciliés	--	3	17	20
Exploitants	24	32	63	119
TOTAL	24	35	80	139
Terre-Neuve				
Domiciliés	3	3	61	67
Exploitants	21	17	80	118
TOTAL	24	20	141	185
GRAND TOTAL	142	190	669	1 001

Comme le tableau 3-1 l'indique, la Nouvelle-Écosse et le Nouveau-Brunswick viennent au premier rang pour le nombre de transporteurs, en chiffres absolus, par classe et au total, et sont suivis de Terre-Neuve et de l'Île-du-Prince-Édouard.

3.2 Immatriculations des véhicules automobiles

Le tableau 3-2 indique le nombre total d'immatriculations de véhicules automobiles - camions et camions routiers - dans chacune des provinces de l'Atlantique ainsi que le nombre total d'immatriculations pour tout le Canada.

Tableau 3-2

IMMATRICULATIONS DE CAMIONS - 1973 et 1978 [6]

Province	Année 1973	Année 1978	Augmentation procentuelle
Nouvelle-Écosse	60 826	108 913	79,1 %
Nouveau-Brunswick	43 448	76 713	79,6 %
Île-du-Prince-Édouard	10 370	16 887	62,8 %
Terre-Neuve	28 180	45 362	61,0 %
Total de la région de l'Atlantique	142 824	247 875	73,6 %
Ensemble du Canada	1 799 042	2 717 832	51,1 %

Les données apparaissant ci-dessus indiquent le nombre total de camions et de camions routiers immatriculés dans la province mentionnée pour une partie ou la totalité de l'année d'immatriculation, que ces véhicules soient réglementés ou non [6]. Le tableau 3-2 indique que le taux de croissance des immatriculations de camions dans les provinces atlantiques en 1978 comparativement à 1973 est largement supérieur au taux de croissance des immatriculations dans l'ensemble du Canada.

3.3 Origines et destinations du trafic - transporteurs des provinces atlantiques - année 1978

Les données sur les origines et destinations du trafic pour les transporteurs des provinces atlantiques ne sont connues que pour les transporteurs des classes I, II et III, soit les transporteurs dont le revenu annuel excède 100 000 $. La plupart de ces groupes couvrent les transporteurs interprovinciaux

et les plus importants transporteurs intraprovinciaux, mais excluent de nombreux petits transporteurs dont le revenu annuel est inférieur à 100 000 $ et dont les activités sont essentiellement de nature intraprovinciale.

Chaque année, Statistique Canada poursuit une enquête pour déterminer les revenus de camionnage estimatifs provenant du mouvement des marchandises d'une province ou d'un territoire d'origine à une province ou un territoire de destination [7]. Ces revenus sont des revenus canadiens seulement et excluent les revenus découlant du trafic en provenance et à destination de l'étranger. De plus, les revenus s'appliquent uniquement aux transporteurs des classes I, II et III. Une analyse des données publiées indique que plus de la moitié des revenus des transporteurs des provinces atlantiques (54 %) provient du trafic entre la région de l'Atlantique et le reste du Canada, tandis que les mouvements intraprovinciaux en produisent environ 30 %. Les 16 % qui restent sont attribuables au trafic entre les provinces atlantiques.

La quasi-totalité de ces revenus appartiennent aux gros transporteurs interprovinciaux dont l'activité principale est le trafic en provenance et à destination du Québec et de l'Ontario. Il n'existe aucune donnée indiquant les revenus des transporteurs gagnant moins de 100 000 $.

Malgré cette restriction, le transport de marchandises par camion entre la région de l'Atlantique et l'Ontario et le Québec est très importante. Par conséquent, tout examen de la réglementation du camionnage dans la région de l'Atlantique doit comporter non seulement une étude de la réglementation applicable à l'intérieur de cette région, mais aussi une étude des politiques de réglementation qui sont suivies ou le seront au Québec, en Ontario et même aux États-Unis.

3.4 Rentabilité relative des activités des transporteurs domiciliés dans les provinces atlantiques

Deux mesures souvent utilisées comme indices du rendement d'exploitation de l'industrie du transport par véhicule sont le coefficient d'exploitation et le rendement du capital total investi (avant intérêts et impôts). Le coefficient d'exploitation indique le rapport entre les frais d'exploitation totaux et les revenus d'exploitation totaux. Le rendement du capital investi (avant intérêts et impôts) indique l'importance du rendement tiré du capital total investi. Le capital total investi se définit comme étant la somme des emprunts bancaires, de la dette à long terme, des bénéfices non répartis et du capital-actions.

Le tableau 3-3 indique les coefficients d'exploitation pour toutes les classes de transporteurs par province de domicile ainsi que pour tous les transporteurs canadiens pour les années 1975 à 1978.

Tableau 3-3

COEFFICIENTS D'EXPLOITATION POUR TOUTES LES CLASSES - 1975 à 1978 [5]

Province	1975	1976	1977	1978
Nouvelle-Écosse	95,6 %	95,6 %	95,2 %	93,3 %
Nouveau-Brunswick	95,2 %	95,0 %	98,5 %	94,8 %
Île-du-Prince-Édouard	98,4 %	93,0 %	89,9 %	90,6 %
Terre-Neuve	97,4 %	96,0 %	95,2 %	96,7 %
Total de la région de l'Atlantique	95,7 %	95,3 %	96,6 %	94,3 %
Ensemble du Canada	95,5 %	95,6 %	95,9 %	93,9 %

En général, le coefficient d'exploitation relatif à tous les transporteurs domiciliés de la région de l'Atlantique peut se comparer au coefficient applicable à tous les transporteurs canadiens pour chacune des années indiquées. Cependant, le tableau indique des variations importantes dans certaines provinces, au cours de certaines années.

Le tableau 3-4 indique le rendement du capital total investi (avant intérêts et impôts) pour toutes les classes de transporteurs domiciliés dans la région de l'Atlantique et pour tous les transporteurs canadiens pour les années 1975 et 1978.

Tableau 3-4

RENDEMENT DU CAPITAL TOTAL INVESTI (AVANT INTÉRÊTS ET IMPOTS) POUR TOUTES LES CLASSES - 1975 à 1978

Province	1975	1976	1977	1978
Nouvelle-Écosse	11,02 %	12,37 %	12,64 %	17,87 %
Nouveau-Brunswick	13,98 %	15,03 %	6,89 %	22,34 %
Île-du-Prince-Édouard	3,33 %	13,12 %	23,20 %	23,27 %
Terre-Neuve	5,53 %	9,76 %	12,69 %	10,56 %
Total de la région de l'Atlantique	11,25 %	13,35 %	11,25 %	18,78 %
Ensemble du Canada	10,03 %	9,95 %	9,78 %	12,61 %

Comme c'était le cas pour le coefficient d'exploitation, les données apparaissant ci-dessus indiquent des écarts dans certaines provinces pour quelques années; néanmoins, les résultats de l'ensemble des provinces de l'Atlantique sont plus favorables que les résultats de l'ensemble du Canada.

L'étude de la Nouvelle-Écosse contient une analyse détaillée des caractéristiques du capital des transporteurs domiciliés dans les provinces de l'Atlantique et des transporteurs du Canada [1]. Les coefficients déterminés pour tous les transporteurs domiciliés dans les provinces atlantiques comprennent l'endettement, la liquidité, la valeur nette de l'endettement, le passif à court terme par rapport à la valeur nette, le passif total par rapport à la valeur nette, l'actif en équipement d'exploitation par rapport à la valeur nette, le total de l'actif immobilisé par rapport à la valeur nette et l'actif en équipement d'exploitation par rapport au total de l'actif immobilisé.

Ces coefficients expliqués dans l'étude de la Nouvelle-Écosse [1] indiquent que la situation financière des transporteurs domiciliés dans les provinces de l'Atlantique se compare assez avantageusement à celle des autres transporteurs canadiens.

On peut donc conclure à l'absence d'écart important entre la rentabilité relative des activités de tous les transporteurs domiciliés dans les provinces atlantiques par rapport à celle des transporteurs du reste du Canada.

3.5 Proportion du trafic contrôlé par les gros transporteurs

Il est impossible de déterminer, en se fondant sur les données de Statistique Canada, jusqu'à quel point les gros transporteurs dominent l'industrie du transport par véhicule dans la région de l'Atlantique. Néanmoins, certains faits peuvent nous aider à évaluer l'importance des gros transporteurs.

Le tableau 3-5 indique la proportion de revenus gagnés par classe de transporteurs en 1978.

Les chiffres apparaissant au tableau 3-5 indiquent que a), sur une base proportionnelle, le nombre de transporteurs des classes II et III est plus élevé dans la région de l'Atlantique, notamment dans l'Île-du-Prince-Édouard et à Terre-Neuve, et b) le nombre de transporteurs de la classe I est relativement moins élevé, bien que, au Nouveau-Brunswick, la proportion se compare davantage à celle de l'ensemble du Canada.

Statistique Canada publie également des données concernant les "100 plus grosses entreprises de camionnage" au Canada [5]. Ce groupe canadien ne constitue que 3,3 % du nombre d'entreprises dont le revenu brut était au moins égal à

100 000 $, mais représentait 44,4 % du revenu d'exploitation brut pour cette partie de l'industrie.

Une analyse des données publiées par Statistique Canada [8] révèle qu'environ 20 % du trafic circulant à l'intérieur de la région de l'Atlantique sont contrôlés par des entreprises appartenant aux "100 plus grosses entreprises de camionnage" et que près de 55 % du trafic circulant entre la région de l'Atlantique et l'Ontario et le Québec sont contrôlés par les "100 plus grosses entreprises de camionnage".

Tableau 3-5

PROPORTION DE REVENUS PAR CLASSE DE TRANSPORTEURS - 1978 [8]

Province	Classe I	Classe II	Classe III	Total
Nouvelle-Écosse	46,9 %	25,8 %	27,3 %	100,0 %
Nouveau-Brunswick	61,3 %	20,9 %	17,8 %	100,0 %
Île-du-Prince-Édouard	--	41,2 %	58,8 %	100,0 %
Terre-Neuve	38,7 %	8,9 %	52,4 %	100,0 %
Total de la région de l'Atlantique	50,6 %	21,9 %	27,5 %	100,0 %
Ensemble du Canada	64,7 %	18,5 %	16,8 %	100,0 %

Par conséquent, il est permis de conclure que les transporteurs de petite et moyenne tailles jouent encore un rôle important dans le transport par camion de marchandises dans la région de l'Atlantique. Il n'existe pas de données sur la proportion de camionnage contrôlée par des entreprises intermodales comme le Canadien Pacific et le Canadien National, mais on estime que ces volumes sont relativement peu importants en comparaison du nombre total des autres entreprises de camionnage.

On ignore également l'étendue de la domination qu'exercent les transporteurs non domiciliés dans la région de l'Atlantique sur les mouvements de cette région, mais on ne peut passer sous silence l'ampleur de ces mouvements. Néanmoins, de nombreux transporteurs de moyenne et de grande tailles qui sont domiciliés dans la région de l'Atlantique transportent des quantités importantes de marchandises à l'extérieur des provinces et du pays. Les transporteurs non domiciliés ne semblent pas dominer le trafic interprovincial et international en provenance et à destination de la région de l'Atlantique.

L'étude du Nouveau-Brunswick [2] démontre l'importance des paiements versés aux propriétaires-exploitants (courtiers) en temps que composante des frais d'exploitation totaux dans l'industrie du camionnage du Nouveau-Brunswick. En 1978, les paiements totaux versés aux propriétaires-exploitants (courtiers) représentaient 30,9 % des frais d'exploitation totaux de l'ensemble des transporteurs domiciliés au Nouveau-Brunswick, comparativement à 13,8 % pour l'ensemble du pays.

L'utilisation des propriétaires-exploitants (courtiers) est très importante dans le cas des entreprises de transport à grande distance, non seulement pour les transporteurs domiciliés au Nouveau-Brunswick, mais aussi pour les autres transporteurs des provinces de l'Atlantique, car le propriétaire-exploitant (courtier) s'est trouvé un débouché très important, notamment dans le transport sur grande distance où le chauffeur est absent plus longtemps de son point d'attache et loin des services d'entretien centraux. Les transporteurs dont les activités s'étendent entre le centre du Canada et l'ouest du Canada ont également recours aux propriétaires-exploitants (courtiers). Il en est de même des transporteurs faisant affaires entre la région de l'Atlantique et les États-Unis.

Le propriétaire-exploitant est rémunéré sur une base de production pour le travail qu'il exécute, habituellement le transport sur grande distance, ce qui l'incite à travailler fort et efficacement et à résoudre ses problèmes lui-même plutôt que par l'entremise d'un employeur. Il est avant tout un entrepreneur qui aspire à l'indépendance.

3.6 Observations générales sur la concurrence

Bien que ce rapport traite surtout de divers aspects de la réglementation dans la région de l'Atlantique, il existe certains facteurs qui, indépendamment de la réglementation qui touche ou touchera le camionnage, continueront de jouer un rôle de premier plan dans l'établissement des prix des services de camionnage. Ces facteurs sont reliés aux caractéristiques fondamentales du transport par camion au Canada ainsi qu'à la concurrence dont cette industrie fait l'objet.

Les coûts inhérents à l'exploitation d'une entreprise de camionnage sont, même à court terme, très variables. Bien entendu, la notion de frais fixes est reliée au temps; à long terme, tous les frais fixes deviennent variables. À court terme, les frais qui ne peuvent être évités sont considérés comme des frais fixes dans l'industrie du camionnage. Les frais fixes les plus importants, au cours d'une période d'un an par exemple, sont les coûts de location des immeubles et les frais qui en découlent, les frais d'immatriculation et le coût de l'équipement. Ces frais fixes représentent en moyenne moins de 10 % du total des frais d'exploitation.

Dans la plupart des cas, l'un des principaux obstacles à l'entrée dans une industrie réside dans la nécessité de rassembler des capitaux importants. Dans le cas du camionnage, ce n'est pas le cas. Toute personne peut se lancer dans ce genre d'entreprise et celle-ci peut grossir lentement ou rapidement, selon ses désirs. En général, le camionnage est considéré comme une industrie exempte d'économies d'échelle importantes, ce qui facilite grandement l'accès à l'industrie et permet à une entreprise existante de diversifier ses itinéraires, notamment pour les mouvements des charges complètes.

Beaucoup de transporteurs canadiens ont des structures de coûts très différentes, comme les taux de main-d'oeuvre qui varient sensiblement entre les petites et les grosses sociétés. Les points de départ et d'arrivée des mouvements sont parfois inversées selon les réactions du marché.

Il existe également une bonne partie du trafic qui n'est pas contrôlé par l'industrie des transporteurs routiers. Les compagnies de messagerie ferroviaires et le Rail-route Régime II (équipement appartenant aux compagnies de chemins de fer) sont régis par la Loi sur les chemins de fer. Ces modes de transports ont leur propres bureaux de tarifs qui déposent des tarifs seulement auprès de la Commission canadienne des transports. Ils manipulent une quantité importante de fret en chargements complets et incomplets de camion.

Il ne faut pas oublier ceux qui expédient les marchandises par chemin de fer, camion et avion et qui ne font pas partie de l'industrie des transporteurs routiers. Ils établissent des tarifs indépendamment de ce qui se passe en matière de camionnage.

Enfin, il existe également de nombreux camionneurs indépendants qui ne sont pas membres des bureaux de tarifs et qui établissent leurs propres taux.

Au total, plus de la moitié du soi-disant trafic par camion n'est probablement pas régie par les bureaux de tarifs et les autorités.

La concurrence des deux compagnies ferroviaires canadiennes est également un facteur dont il faut tenir compte. Le Canada a deux compagnies ferroviaires nationales dont les activités s'étendent presque d'un bout à l'autre du pays. Ces compagnies ferroviaires (les plus importantes sociétés de la Couronne) sont efficaces, notamment depuis l'entrée en vigueur de la Loi nationale sur les transports en 1967 et sont assujetties à peu de règlements. Les deux compagnies ferroviaires constituent un sérieux concurrent aux camionneurs dans le domaine du transport routier.

Lorsqu'on ajoute à tous ces facteurs la grande flexibilité des opérations de camionnage dirigées par des

propriétaires et exploitants ingénieux, on est porté à conclure que la scène du camionnage est extrêmement concurrentielle. En matière d'établissement des prix des services de camionnage, on attribue le premier rôle non pas à un organisme administratif, mais aux caractéristiques fondamentales du transport par camion et au très grand nombre de concurrents ingénieux dans presque tous les genres de trafic au pays.

Chapitre 4

RÉGLEMENTATION DE L'INDUSTRIE DU CAMIONNAGE DANS LES PROVINCES ATLANTIQUES

Le présent chapitre a pour but de comparer les règlements provinciaux généraux des quatre provinces atlantiques ainsi que les règlements économiques qui sont actuellement en vigueur et d'examiner brièvement les règlements des juridictions voisines. De plus, le chapitre traite des rôles joués par divers groupes gouvernementaux et industriels dans l'administration des lois et règlements actuels et des efforts déployés pour les modifier et les mettre à jour.

4.1 Règlements provinciaux généraux

Certains règlements provinciaux généraux définissent les modalités d'utilisation de tous les véhicules à moteur dans les provinces respectives.

4.1.1 Lois sur les véhicules à moteur [9]

Les lois provinciales sur les véhicules à moteur prescrivent les dimensions maximales des véhicules qui peuvent circuler sur les routes dans les provinces respectives. Le tableau 4-1 donne une comparaison des dimensions maximales des véhicules dans chacune des quatre provinces de l'Atlantique.

Tableau 4-1

DIMENSIONS MAXIMALES PERMISES DES VÉHICULES - PROVINCES ATLANTIQUES [10]

	T.-N. (pieds)	N.-B. (pieds)	N.-É. (pieds)	Î.-P.-É. (pieds)
Longueur de véhicules simples -				
2 essieux	--	--	35	--
3 essieux	39	40	40	40
Longueur de véhicules combinés -	65	65	65	65
Largeur	8½	8½	8½	8½
Hauteur	13½	13½	13½	14½

Généralement, les dimensions permises dans chacune des provinces atlantiques sont presque identiques.

Le tableau 4-2 indique le poids brut maximal autorisé pour les pièces d'équipement représentatives dans les quatre provinces atlantiques. Tous les poids indiqués sont les poids bruts maximaux permis et reposent sur l'espacement des essieux, les dimensions des pneus, la configuration du véhicule et son immatriculation. Ces poids maximaux sont habituellement restreints à des routes désignées dans chaque province. Les poids bruts maximaux à l'égard des configurations des véhicules indiquées ont été calculés en fonction d'un poids de 10 000 lb ou 4 500 kg pour l'essieu directeur. Toutes les provinces permettent des poids plus élevés pour l'essieu de direction, selon les dimensions des pneus et les caractéristiques de l'équipement. Les poids autorisés à Terre-Neuve sont indiqués en kilogrammes et l'équivalent en livres est indiqué entre parenthèses (1 000 lb = 450 kg).

Le tableau 4-2 indique que, d'une façon générale, les poids bruts maximaux autorisés sur les routes sont presque uniformes dans la région de l'Atlantique, la principale exception étant la combinaison camion - deux mini-remorques.

Chacun des rapports provinciaux publiés [1], [2], [3], [4] traite plus à fond des dimensions et des poids autorisés des camions.

Entente canadienne sur l'immatriculation des véhicules

À l'heure actuelle, chacune des provinces de l'Atlantique accorde la réciprocité intégrale aux immatriculations de véhicules dans les autres provinces atlantiques, sous réserve de certaines exceptions mineures reliées aux véhicules loués, pourvu que le véhicule ne soit pas utilisé pour le transport interprovincial.

La Conférence canadienne des administrateurs en transport motorisé (CCMTA) a récemment élaboré une entente de répartition proportionnelle intitulée l'Entente canadienne sur l'immatriculation des véhicules (ECIV). Cette entente a été adoptée lors d'une rencontre des ministres provinciaux responsables du transport et de la sécurité sur les routes lors de leur conférence tenue à Toronto le 2 octobre 1980. L'Île-du-Prince-Édouard, le Yukon et les Territoires-du-Nord-Ouest n'ont pas signé l'entente.

En vertu de l'entente, qui est en vigueur dans six provinces (Nouveau-Brunswick, Ontario, Manitoba, Saskatchewan, Alberta et Colombie-Britannique) depuis avril 1981 et au Québec, en Nouvelle-Écosse et à Terre-Neuve depuis avril 1982, les propriétaires de camions immatriculeront leurs véhicules dans leurs provinces respectives et paieront une partie des droits

Tableau 4-2

POIDS MAXIMAUX AUTORISÉS DES VÉHICULES - PROVINCES ATLANTIQUES [10]

Genre d'équipment	T.-N.	N.-B.	N.-É.	Î.-P.-É.
	kg (lb)	lb	lb	lb
Camion à essieu simple	13 500 (29 736)	30 000	30 000	30 000
Camion à essieu en tandem	21 500 (47 777)	47 500	47 500	47 500
Véhicule tracteur à essieu arrière simple et remorque à essieu simple	22 500 (50 000)	50 000	50 000	50 000
Véhicule tracteur à essieu en tandem et remorque à essieu en tandem	39 500 (87 777)	87 500	87 500	87 500
Véhicule tracteur à essieu en tandem et remorque à essieu triple	48 500 (107 777)	107 500	107 500	107 500
Véhicule tracteur à essieu en tandem et deux mini-remorques comportant quatre essieux	52 000 (115 555)	125 000	110 000	110 000

d'immatriculation provinciaux applicables selon l'évaluation de la distance qui sera parcourue dans chaque province. C'est là un moyen de faciliter le mouvement des marchandises.

Cependant, pour des fins d'uniformité, il est préférable que l'Île-du-Prince-Édouard paraphe cette entente et minimise ainsi les risques de confusion dans le domaine du transport routier en provenance et à destination de l'île.

4.1.2 Entente interprovinciale sur la taxe de vente pour les compagnies de transport canadiennes [11]

Les quatre provinces atlantiques participent à l'Entente interprovinciale sur la taxe de vente qui s'applique également au Québec, à l'Ontario, au Manitoba et à la Saskatchewan.

Cette entente interprovinciale a pour but d'exempter les transporteurs ordinaires, dans la mesure du possible, de l'application répétée de la taxe de vente lorsque les véhicules sont utilisés en vertu de permis valables dans plus d'une province. Comme la taxe doit être versée à chaque province qui l'impose et dans laquelle le transporteur assure des services, on a mis sur pied un système permettant le paiement aux provinces d'une taxe calculée en fonction de la distance parcourue. En appliquant les dispositions de l'Entente, les transporteurs admissibles peuvent diminuer sensiblement leurs taxes de vente provinciales en économisant temps et énergie.

4.1.3 Entente réciproque concernant la taxe sur l'essence

La Nouvelle-Écosse, le Nouveau-Brunswick et l'Île-du-Prince-Édouard participent à une entente réciproque concernant la taxe sur l'essence qui touche les transporteurs routiers interprovinciaux [12]. Cette entente s'applique à toutes les provinces canadiennes, sauf Terre-Neuve.

À Terre-Neuve, les transporteurs routiers circulant dans cette province doivent acheter le carburant nécessaire pour la distance à parcourir [13]. Un inspecteur posté à Port-aux-Basques (Terre-Neuve) vérifie le réservoir d'essence des camions qui entrent dans la province et qui en sortent. Tout transporteur routier qui consomme plus de carburant que la quantité achetée dans la province doit payer une taxe sur l'essence qui a été consommée mais achetée à l'extérieur de Terre-Neuve. Contrairement à l'entente réciproque concernant la taxe sur l'essence, ce système n'exige pas d'inscription des camionneurs, de vérification ou de rapport sur la distance parcourue, etc. L'industrie du camionnage semblerait préférer que le même système soit appliqué dans toute la région de l'Atlantique.

4.1.4 Normes relatives à la main-d'oeuvre

Les transporteurs routiers interprovinciaux et internationaux sont tous assujettis aux lois fédérales concernant les normes de main-d'oeuvre [14]. Les transporteurs routiers qui offrent uniquement des services intraprovinciaux sont assujettis aux lois provinciales sur les normes de main-d'oeuvre.

Observations sur les règlements provinciaux généraux

Récemment, des efforts considérables ont été déployés pour uniformiser les règlements provinciaux généraux et des améliorations importantes ont été apportées. Néanmoins, le travail est loin d'être terminé dans les domaines tels que les règlements sur la sécurité, la sécurité des charges, l'application uniforme de la Loi sur le transports des marchandises dangereuses et ses règlements, et ainsi de suite. Deux obstacles majeurs à l'uniformisation, soit la non-adhésion de l'Île-du-Prince-Édouard à l'Entente canadienne sur l'immatriculation des véhicules (ECIV) et la non-adhésion de Terre-Neuve à l'entente concernant la taxe sur l'essence, doivent disparaître.

4.2 Réglementation économique

La présente partie du chapitre étudie les principales caractéristiques des lois et règlements sur les transports routiers de la Nouvelle-Écosse, du Nouveau-Brunswick, et l'Île-du-Prince-Édouard et de Terre-Neuve. En raison de l'importance du trafic de marchandises entre la région de l'Atlantique et les juridictions voisines, le lecteur trouvera également des commentaires sur la réglementation économique en vigueur dans ces juridictions, lorsque cette réglementation comporte des différences significatives.

Les lois et règlements provinciaux constituent le moyen quotidien de réglementer l'industrie du camionnage. Les régies ou commissions de transport provinciales sont établies pour appliquer cette législation provinciale et leurs membres sont nommés en vertu de celle-ci. Ces organismes administrent les juridictions fédérale et provinciales sur la réglementation économique de l'industrie du transport routier.

Il existe peu de lois fédérales visant à contrôler l'industrie du camionnage du point de vue économique, surtout en raison du fait que la politique fédérale confie l'administration aux organismes provinciaux. La Loi sur le transport par véhicule à moteur (LTVM), adoptée en 1954, a confirmé cette politique en autorisant les régies de transport provinciales à délivrer des permis aux entreprises de transport routier extra-provinciales et à réglementer leurs tarifs. La LTVM adopte également les lois et règlements provinciaux à cette fin.

L'adoption de la Loi nationale sur les transports (LNT) prévoyait l'administration fédérale des entreprises de transport routier extra-provinciales en vertu de la partie III. Bien que celle-ci ait été proclamée en mai 1970, elle n'a généralement pas été appliquée. Lors de sa proclamation, la partie III était considérée comme une réponse possible à la nécessité d'uniformiser davantage la réglementation applicable aux transporteurs interprovinciaux. À cette époque, il semblait impossible d'atteindre cette uniformité dans les dix administrations provinciales. Certains facteurs, tels que la propriété et l'exploitation provinciales du système routier et la prépondérance des activités routières intraprovinciales par rapport aux activités interprovinciales, ont continué de prévaloir contre la nécessité d'uniformiser la législation.

Au Canada, l'entreprise est réglementée, mais non le commerce. Aux États-Unis, l'Interstate Commerce Commission réglemente le commerce, mais non l'entreprise. Chez nous, la juridiction fédérale des entreprises couvre environ les deux tiers des entreprises de transport routier pour compte d'autrui, mais la moitié des revenus gagnés par les transporteurs fédéraux provient des activités intraprovinciales. C'est pourquoi les provinces se sont opposées à toute intrusion fédérale dans le commerce intraprovincial et, par conséquent, la partie III de la LNT est pratiquement inappliquée.

La Loi relative aux enquêtes sur les coalitions a aussi des répercussions importantes sur l'établissement des tarifs, notamment sur les activités des bureaux de tarifs de camionnage. En vertu de cette loi, l'établissement collectif de tarifs est illégal s'il peut être démontré qu'il "restreint indûment la concurrence". Le mot "indûment" n'a pas encore été défini en jurisprudence à l'égard des bureaux de tarifs.

Les sections suivantes contiennent une description des aspects importants de la réglementation du transport routier dans les provinces atlantiques. On y retrouve également des commentaires pertinents sur la réglementation applicable dans les juridictions voisines du Québec, de l'Ontario et des États-Unis, en raison de l'importance considérable du transport par camion en provenance et à destination de ces juridictions.

4.2.1 Biens et équipement exemptés

Voici une brève description des exemptions prévues dans les différentes lois sur les transports routiers des provinces atlantiques*.

---

* Les citations tirées des textes de lois des provinces de Terre-Neuve, de Nouvelle-Écosse, de l'Île-du-Prince-Édouard, de l'Ontario, ainsi que des États-Unis ont été traduites.

a. Exemptions de la Nouvelle-Écosse (article 2(1) et (1A) du Motor Carrier Act) [15]

1) Les exploitants qui n'ont pas plus de deux camions simples à deux essieux.

2) Biens exclus: sable, gravier, terre, roche, remblais, mélange pour asphalte, matériaux de construction et d'entretien des autoroutes, sel en vrac ou en sacs, pierre à chaux en vrac ou en sacs, fertilisants en vrac ou en sacs, hareng frais, poisson entier non apprêté ou restes de poisson, rondins, bois à pâte, copeaux, bois de soutènement, poteaux et arbres ou autres produits forestiers non travaillés.

b. Exemptions du Nouveau-Brunswick (article 13(1) de la Loi sur les transports routiers) [16]

La Loi ne s'applique pas à un véhicule à moteur

e) pendant qu'il ne sert qu'à l'occasion de la construction d'un ouvrage fédéral, provincial ou municipal,

f) pendant qu'il sert au transport de terre, sable ou gravier,

g) pendant qu'il sert au transport du sel utilisé sur les routes publiques,

h) pendant qu'il ne sert qu'au transport

i) de produits agricoles naturels provenant des opérations agricoles du propriétaire du véhicule à moteur, depuis le lieu de production jusqu'au marché ou jusqu'au premier point de transbordement,

ii) de produits naturels de la mer, pris, récoltés ou obtenus au cours des opérations de pêche ou autres du propriétaire du véhicule à moteur, depuis le lieu où ces produits sont débarqués ou obtenus jusqu'au marché ou jusqu'au premier point de transbordement,

iii) d'arbres, de rondins, de bois à pâte, de bois de soutènement, de poteaux ou de produits forestiers non travaillés du même genre,

iv) de minerai, depuis la mine jusqu'à une usine de transformation ou jusqu'au premier point de transbordement,

i) qui est possédé en propriété ou utilisé par ou pour un agriculteur, un pêcheur ou un bûcheron et qui sert ordinairement à l'une ou plusieurs des fins énumérées à l'alinéa b) ou

j) qui sert de temps à autre à un agriculteur, un pêcheur ou un bûcheron, ou à une personne au service de cet agriculteur, ce pêcheur ou ce bûcheron, pour transporter des marchandises moyennant rémunération.

c. Exemptions de l'Île-du-Prince-Édouard (article 11(1) du Motor Carrier Act) [17]

La Loi ne s'applique pas à un véhicule à moteur

a) pendant qu'il ne sert qu'à l'occasion de la construction d'un ouvrage fédéral ou provincial,

b) pendant qu'il ne sert qu'au transport

i) de produits agricoles naturels provenant des opérations agricoles du propriétaire du véhicule à moteur, depuis le lieu de production jusqu'au marché ou jusqu'au premier point de transbordement,

ii) de produits naturels de la mer, pris, récoltés ou obtenus au cours des opérations de pêche ou autres du propriétaire du véhicule à moteur, depuis le lieu où ces produits sont débarqués ou obtenus jusqu'au marché ou jusqu'au premier point de transbordement,

iii) d'arbres non travaillés, de rondins, de bois à pâte, de bois de soutènement, de poteaux ou de produits forestiers du même genre,

c) qui est possédé en propriété ou utilisé par un agriculteur, un pêcheur ou un bûcheron et qui sert habituellement à l'une ou plusieurs des fins énumérées à l'alinéa b).

d. Exemptions de Terre-Neuve (article 3 du Motor Carrier Act) [18]

La Loi ne s'applique pas

c) au véhicule utilisé exclusivement pour le transport

i) d'arbres, de rondins, de bois à pâte, de bois de soutènement ou de produits forestiers similaires, ou

ii) de minerai, depuis la mine jusqu'à une usine de transformation ou jusqu'au premier point de transbordement;

d) au véhicule utilisé exclusivement par ou pour

i) un agriculteur pour le transport de produits agricoles naturels ou

ii) un pêcheur pour le transport de produits naturels de la mer, depuis le lieu où ces produits sont débarqués ou obtenus jusqu'au marché ou jusqu'au premier point de transbordement.

Comme on peut le constater, les exemptions diffèrent d'une loi à l'autre. Ainsi, l'une des différences fondamentales réside dans le fait qu'en Nouvelle-Écosse, le transporteur qui n'a pas plus de deux camions simples à deux essieux est exempté de l'application du Motor Carrier Act. Les produits agricoles sont spécifiquement exclus en vertu des autres lois sur les transports routiers des provinces atlantiques; cependant, en Nouvelle-Écosse, l'agriculteur qui n'a pas plus de deux camions simples à deux essieux est également exclu de l'application de la Loi. De plus, le camionneur faisant affaires à l'intérieur d'une ville ou d'une municipalité n'est pas assujetti à la loi de la Nouvelle-Écosse, s'il n'a pas plus de deux camions.

e. États-Unis [19]

L'article 10526(a) des Miscellaneous Motor Carrier Transportation Exemptions (exemptions diverses du transport par véhicules à moteur) de l'Interstate Commerce Commission énonce que ladite commission n'a pas juridiction sur

4) un véhicule à moteur contrôlé et utilisé par un agriculteur et transportant

   A) les biens et produits agricoles et horticoles de l'agriculteur, ou

   B) les fournitures à la ferme de l'agriculteur

5) un véhicule à moteur contrôlé et utilisé par une association coopérative ou par une fédération d'associations coopératives

6) le transport par véhicule à moteur

   A) du bétail ordinaire

   B) des biens agricoles ou horticoles (sauf les produits qui en découlent);

   C) des biens énumérés sur la liste de biens exemptés (Commodity List) ajoutés à la directive numéro 107 du 19 mars 1958 du Bureau of Motor Carriers, Interstate Commerce Commission, sauf les fruits congelés, les mûres congelées, les légumes congelés, les fèves de cacao, les grains de café, le thé, les bananes ou le chanvre, la laine importée de l'étranger, les flocons et touffes de laine ou les plocs de laine (cardée, filée, tissée ou tricotée)

   D) du poisson cuit ou non cuit, pané ou non, ou des crustacées ou leurs dérivés, congelés ou frais, non destinés à la consommation humaine, sauf le poisson ou des crustacés qui ont été traités pour la conservation, comme les

produits en conserve et les produits fumés, marinés, épicés, salés ou saurés; et

E) de la nourriture pour le bétail et la volaille et des graines et semis agricoles, si ces produits (sauf les produits autrement exclus en vertu du présent alinéa) sont transportés à un lieu de production agricole ou à une entreprise commerciale qui s'occupe de la vente à des producteurs agricoles de biens utilisés pour la production agricole

7) un véhicule à moteur servant à distribuer des journaux

8), 9), 10) paragraphes non applicables aux véhicules de fret

11) le transport de pallettes usagées et de conteneurs de fret vides usagés (y compris les conteneurs de fret intermodaux) et les autres dispositifs d'expédition usagés

12) le transport de pierre naturelle, concassée ou vésiculeuse destinée à servir à des fins de décoration

13) le transport de copeaux.

En vertu de l'article 10526 b), l'Interstate Commerce Commission n'a pas juridiction sur le transport fourni entièrement dans une municipalité, dans des municipalités contiguës ou dans une zone qui est adjacente à la municipalité ou qui en fait commercialement partie, à l'exclusion de certaines exceptions mineures.

Afin de préciser les exemptions spécifiquement prévues à la loi, l'Interstate Commerce Commission a publié la directive administrative 119 (Administrative Ruling) [19] qui énumère les centaines de biens exemptés de l'application de la loi ainsi que les centaines de biens similaires qui ne sont pas exclus en vertu de la loi.

De toute évidence, la loi américaine contient beaucoup plus d'exemptions que les lois des provinces atlantiques.

Ainsi, le transport de poisson en direction du sud et de fruits et légumes vers le nord est une activité courante chez

les transporteurs qui détiennent des permis dans la région de l'Atlantique. Si tous ces biens sont exclus en vertu de la loi américaine, les transporteurs doivent néanmoins détenir un permis pour tous les mouvements de marchandises effectués dans les provinces maritimes.

4.2.2 Contrôle de l'accès à l'industrie

En vertu du Motor Carrier Act de la Nouvelle-Écosse [15], toute personne qui désire offrir un service de transport de fret doit présenter une demande en vertu du Public Utilities Act. Cette demande doit contenir les renseignements requis par les règlements, tels que les itinéraires, le genre de service, la fréquence, la longueur du trajet, les horaires, les taux, l'équipement et les contrats de service. La Commission rend une décision à la lumière des facteurs suivants indiqués à l'article 11 de la loi:

a) la suffisance du service déjà offert par les autres transporteurs, qu'il s'agisse d'un service de transport routier, aérien, ferroviaire ou maritime;

b) l'excédent possible des services;

c) l'effet général du permis sur les services de transport et sur l'intérêt public;

d) la qualité et la continuité du service proposé; et

e) l'aptitude, la volonté et la capacité du requérant d'offrir le service;

f) tout autre facteur que la Commission juge pertinent à la demande.

Le service qu'un transporteur autorisé peut offrir est nécessairement assujetti aux restrictions de son permis, de la loi et des règlements. Le pouvoir de préciser les itinéraires et les régions du transport de fret appartient à la Commission. Cette dernière est autorisée à limiter le genre de marchandises que l'exploitant peut transporter en vertu de son pouvoir général d'imposer des restrictions à un permis et d'établir des règlements contrôlant l'utilisation des véhicules de fret. Ces pouvoirs touchent directement la nature du permis. La Commission a adopté des règlements indiquant les restrictions qu'elle peut imposer:

a) le genre de service, qu'il soit général ou restreint;

b) l'itinéraire à observer;

c) une grande région à desservir, comme un comté;

d) une petite région à desservir, comme une municipalité (service local);

e) la fréquence du service;

f) la possibilité d'échanger les véhicules entre les transporteurs;

g) les conditions dans lesquelles la location temporaire est permise.

Le permis se renouvelle automatiquement lors du paiement annuel des droits, pourvu que les exigences en matière d'assurance soient satisfaites. Le permis peut être modifié ou suspendu suivant un rapport d'un inspecteur ou une plainte publique. Le détenteur du permis doit alors expliquer à la Commission pourquoi son permis ne devrait pas être modifié ou annulé. La Commission veut que le détenteur du permis puisse expliquer les circonstances de l'inconduite.

L'abandon temporaire ou permanent du service, qu'il soit total ou partiel, est assujetti à l'approbation de la Commission suivant une audience.

Au Nouveau-Brunswick [16], la Commission accorde des permis pour des itinéraires ou des régions déterminés ou généralement pour toute la province. La Commission a également le pouvoir de définir les marchandises à transporter et d'imposer toute autre condition qu'elle juge nécessaire. Les classes de permis sont déterminées par les règlements:

a) général;
b) contrat;
c) meuble;
d) remorquage;
e) tracteur (location);
f) spécial.

La loi prévoit qu'aucun transporteur détenant un permis ne peut arrêter, en tout ou en partie, un service de transport couvert dans son permis sans détenir une ordonnance de la Commission, qui n'est accordée qu'après avis et audience.

À l'Île-du-Prince-Édouard [17], la Commission détermine les exigences du service proposé dans chaque permis. Ces exigences couvrent notamment le fret général, le transport par contrat, la température contrôlée et les camions-citernes.

Pour faire annuler un permis en raison de la mauvaise qualité du service fourni, il faut généralement formuler une plainte à la Commission.

À Terre-Neuve [18], la Commission peut déterminer la classe de service, les itinéraires et les régions à desservir, la fréquence du service, les horaires et d'autres détails. Certains services sont restreints en soi, comme les services contractuels ou les services spéciaux. Une autorisation de services contractuels ne vaut qu'entre les parties et s'applique seulement pour la durée du contrat qui doit être déposé. Un service spécial doit être spécifiquement autorisé dans le certificat.

Le détenteur du certificat doit obtenir l'approbation de la Commission avant d'abandonner ou d'arrêter le service qu'il fournit.

Observations

Chaque loi définit à sa manière les intérêts et les besoins publics et, effectivement, chaque définition de chaque loi est assez vague, ce qui crée de la confusion chez ceux qui font des demandes de permis ou qui s'y objectent.

De plus, les détails administratifs relatifs aux demandes de permis aux commissions respectives, comme les formulaires ou les procédures destinés à être publiés à l'avance, diffèrent d'une province à l'autre. Cependant, chaque province accorde au transporteur routier un permis décrivant les droits accordés sous différentes catégories, comme les genres de services permis, qu'il s'agisse de services généraux ou restreints, les genres de biens qui peuvent être manipulés, le niveau de services requis, le genre d'équipement qui peut être utilisé et ainsi de suite.

Dans chaque province atlantique, toutes les demandes de permis doivent faire l'objet d'une audience publique, que la demande soit contestée ou non. Cette exigence est inexistante aux États-Unis.

4.2.3 Vente, cession, location ou transfert de permis

Les quatres provinces atlantiques exigent que leurs commissions respectives approuvent la vente, la cession, la location ou le transfert de permis. Chaque loi aborde le sujet d'une façon légèrement différente:

Nouvelle-Écosse - l'article 9(1) du Motor Carrier Act [15] traite de la "vente, la cession, la location ou le transfert d'un permis".

Nouveau-Brunswick - l'article 10(1) de la Loi sur les transports routiers [16]

édicte que "aucun transporteur routier titulaire d'un permis ne doit vendre, donner à bail, transférer, déléguer ou céder son entreprise de transport routier ni son permis..."

Île-du-Prince-Édouard - l'article 5(1) du Motor Carrier Act [17] énonce que "aucun permis délivré en vertu de la présente loi ne peut être vendu, cédé, loué ou transféré".

Terre-Neuve - l'article 7(1) du Motor Carrier Act [18] traite de celui qui "vend, cède ou transfère son certificat".

En vertu de ces quatre lois, l'approbation de la commission est nécessaire lorsque la propriété ou l'utilisation d'un permis est transférée à une autre personne. Cependant, aucune restriction n'est imposée à la vente d'actions d'une société possédant un permis, non plus qu'aucune approbation n'est requise, contrairement à ce qui se passe au Québec, en Ontario et aux États-Unis.

4.2.4 Frais de fret

L'article 20 de la loi de la Nouvelle-Écosse [15] énonce que chaque transporteur routier qui exploite une entreprise de transport de fret doit déposer auprès de la Commission des listes de taux et frais qu'il exige pour le transport du fret et pour les services qu'il rend à l'égard de ce transport, ainsi qu'une liste des changements qu'il apporte aux frais ou taux dans les quinze jours de la date d'entrée en vigueur de cette nouvelle liste. La loi de la Nouvelle-Écosse [15] n'autorise pas la Commission à fixer les taux (qu'il s'agisse des taux exacts, minimaux ou maximaux) pour le transport de marchandises par véhicule à moteur. Par conséquent, la Commission n'a pas de contrôle direct sur les taux de fret: elle n'est qu'un bureau de dépôt ayant le pouvoir de faire respecter les tarifs déposés.

Au Nouveau-Brunswick, en vertu de la Loi sur les transports routiers [16], la Commission peut exiger que le transporteur routier fournisse des renseignements concernant ses activités et peut établir des règlements "concernant les horaires et le service, les tarifs et les prix d'un transporteur routier titulaire d'un permis". Le règlement prévoit qu'un transporteur titulaire d'un permis doit déposer ses taux auprès de la Commission. Le transporteur peut exiger des taux différents de ceux qui étaient inscrits dans son tarif déposé,

en autant qu'il dépose le nouveau tarif dans les quinze jours suivant sa date d'entrée en vigueur. La Commission pourrait contrôler les taux en vertu de son pouvoir de réglementation, mais, en pratique, le tarif déposé est habituellement accepté.

En vertu du Motor Carrier Act de l'Île-du-Prince-Édouard [17], un transporteur titulaire d'un permis doit déposer auprès de la Commission une liste de prix que la Commission doit approuver avant l'application des prix. Après le dépôt et l'approbation du tarif, un transporteur titulaire d'un permis peut demander, recevoir, proposer ou fixer un prix différent de celui qui prévalait dans le tarif approuvé, pourvu qu'il dépose le nouveau tarif dans les quinze jours suivant sa date d'entrée en vigueur. La Commission a le pouvoir de désapprouver un tarif (en tout ou en partie) et de le réviser de temps à autre. Cependant, la Commission accepte généralement les tarifs déposés et n'a pas exercé son pouvoir de fixer les tarifs par règlement.

En vertu du Motor Carrier Act de Terre-Neuve [18], la Commission a des pouvoirs très larges concernant les tarifs. Elle peut fixer ou approuver les listes et les taux minimaux et maximaux et les réviser en tout temps. Lorsque la Commission fixe ou approuve un tarif, celui-ci doit être appliqué. La Commission peut ordonner une enquête sur les taux et ordonner une audience officielle pour s'assurer que les taux ne sont pas onéreux, déraisonnables ou discriminatoires. Tout organisme municipal ou groupe de cinq personnes peut demander la tenue d'une enquête sur un tarif. À la fin de l'enquête, la Commission peut prescrire les modifications qu'elle juge nécessaires.

Au Québec [20], la Commission des transports du Québec a le pouvoir de fixer les taux et tarifs minimaux et maximaux. Les tarifs applicables à l'industrie du camionnage doivent être justes et raisonnables. Une demande visant à établir les taux doit être présentée dans le cadre des procédures d'établissement des tarifs et doit contenir des raisons justifiant les taux proposés. La Commission peut approuver les taux ou établir les taux qu'elle juge appropriés. Tous les transporteurs doivent être rémunérés conformément aux taux et tarifs établis par la Commission; ils ne peuvent demander, recevoir ou proposer des taux autres que les tarifs fixés.

En Ontario [21], les détenteurs de permis d'exploitation doivent déposer une liste de taux auprès de la Commission. Cette liste doit préciser tous les frais ou taux applicables au transport de marchandises en provenance et à destination de lieux où le transport est assuré ou offert par le détenteur du permis ou en vertu d'un accord avec un autre détenteur de permis ou transporteur. Le tarif doit être publié et accessible au public. Il est possible de déposer des modifications aux tarifs déposés auprès de la Commission, mais ces modifications n'entrent en vigueur qu'après l'expiration d'un délai de trente jours suivant leur dépôt.

Aux États-Unis, la réglementation des tarifs est encore beaucoup plus complexe qu'au Québec ou à Terre-Neuve. Le paragraphe 13(a) de l'article 10701 du titre 49 du Code des États-Unis prescrit les normes applicables aux classifications des taux et aux règles et pratiques en matière d'établissement des taux. "Lors des procédures visant à déterminer si les niveaux de taux d'un transporteur routier sont raisonnables, la Commission autorise des niveaux de revenus qu'une gestion honnête, économique et efficace permet de gagner pour couvrir les frais d'exploitation totaux, y compris l'utilisation de l'équipement loué et la dépréciation ainsi qu'un profit raisonnable. Les normes et procédures adoptées par la Commission doivent permettre aux transporteurs d'atteindre des niveaux de revenus qui produiront un revenu net et une dépréciation suffisants pour justifier des dépenses d'immobilisations prudentes, assurer le remboursement d'un niveau raisonnable de dettes, permettre l'emprunt de capitaux propres nécessaires, attirer et conserver le capital selon des montants suffisants pour assurer l'efficacité du système de transport routier aux États-Unis et tenir compte des coûts futurs raisonnables, estimatifs ou prévisibles."

En Nouvelle-Écosse, au Nouveau-Brunswick et à l'Île-du-Prince-Édouard, seul le dépôt des tarifs est obligatoire et les commissions respectives ne contestent pas le niveau de ces tarifs. Cependant, à Terre-Neuve, le Board of Commissioners of Public Utilities exerce un contrôle strict sur les tarifs fixés ou approuvés.

Les tarifs applicables aux mouvements de trafic interprovinciaux et internationaux sont assujettis à diverses procédures, selon la province d'origine ou de destination. Ainsi, les tarifs applicables aux mouvements de trafic entre la Nouvelle-Écosse et le Nouveau-Brunswick doivent uniquement être déposés auprès de chaque commission de transport. Les tarifs concernant les mouvements de trafic entre, par exemple, le Nouveau-Brunswick et le Québec doivent être présentés à la Commission des transports du Québec pour que cette dernière les approuve et, par la suite, être déposés au Nouveau-Brunswick. De la même façon, les tarifs applicables au trafic entre Terre-Neuve et les États-Unis doivent être approuvés par les autorités de réglementation respectives, et non seulement être déposés.

4.2.5 Cautionnement et certificats d'assurance

En Nouvelle-Écosse [15], l'utilisation d'un véhicule de fret est assujettie au dépôt d'un cautionnement et de certificats d'assurance auprès de la Commission. Ces certificats doivent démontrer que le transporteur se conforme aux diverses exigences de la loi et des règlements en matière d'assurance, soit celles de maintenir une police d'assurance responsabilité automobile selon la somme indiquée par les

règlements, ou une somme supérieure, pour la protection du fret; une assurance couvrant les tiers pour les dommages matériels et les blessures corporelles, y compris le décès; une assurance couvrant la responsabilité relative à la perte ou à l'endommagement du fret causés par des circonstances telles que l'incendie, la collision, la tornade, le cyclone, le renversement et le vol, selon la somme prescrite par la Commission; et un cautionnement pour les envois payables à la livraison.

Au Nouveau-Brunswick [16], la délivrance d'un permis est sujette à l'obtention d'un certificat d'assurance (police d'assurance responsabilité d'au moins 100 000 $).

À l'Île-du-Prince-Édouard [17], la délivrance d'un permis est sujette à l'obtention des assurances suivantes:

a) 25 000 $ pour les blessures corporelles;

b) 50 000 $ pour les dommages résultant des blessures corporelles;

c) 5 000 $ pour les dommages matériels (sauf les dommages aux marchandises transportées); et

d) un montant fixé par la Commission pour les dommages causés au fret.

À Terre-Neuve [18], le consommateur est protégé par les exigences en matière d'assurance, conformément aux règlements adoptés en vertu du Highway Traffic Act.

Ainsi, les exigences relatives au cautionnement et à l'assurance ne présentent aucune uniformité d'une province maritime à l'autre.

4.2.6 Connaissements

Les lois et règlements sur le transport routier de chacune des provinces atlantiques prescrivent les conditions dans lesquelles le transporteur routier peut faire le transport du fret; ces conditions sont présumées faire partie de chaque contrat de transport de fret conclu par un transporteur routier et sont reproduites ou mentionnées dans chaque connaissement relié au transport de fret par le transporteur routier.

Un connaissement uniforme a été accepté par toutes les provinces canadiennes et est en cours d'application.

4.2.7 Accords de locations avec les propriétaires-exploitants (courtiers)

Les propriétaires-exploitants de camions, habituellement appelés "courtiers", ont des rôles différents à jouer selon les circonstances, mais remplacent généralement les transporteurs réglementés pour le transort routier. L'expression "propriétaire-exploitant" désigne souvent une personne qui possède et conduit son propre véhicule mais ne possède pas d'autorisation d'exploitation des commissions provinciales respectives. Cependant, l'expression désigne également une personne qui possède un certain nombre de véhicules, loue les services de chauffeurs et conclut un accord de location pour le véhicule et le chauffeur avec un transporteur qui possède l'autorisation d'exploitation d'une commission. Certains exploitants transportent moyennant rémunération des biens exclus de l'application des lois sur le transport routier. Certains de ces propriétaires-exploitants travaillent également à temps partiel pour des transporteurs qui sont régis par les lois sur le transport routier.

Aucune loi des provinces atlantiques sur le transport routier ne fait mention de la méthode selon laquelle les propriétaires-exploitants (courtiers) louent leurs services aux transporteurs. En pratique, le propriétaire-exploitant vend son équipement "à titre réel" au transporteur qui immatricule l'équipement en son propre nom. Ces accords prévoient que le transporteur est légalement propriétaire de l'équipement, après l'avoir acheté du propriétaire-exploitant pour la somme d'un dollar, par exemple, de façon à pouvoir l'immatriculer selon le permis du transporteur, mais, en pratique, le propriétaire-exploitant utilise l'équipement en vertu du contrat de location comme si l'équipement lui appartenait.

Au Québec [20], le propriétaire-exploitant (courtier) demande à la Commission des transports du Québec un permis de remorquage avec un transporteur désigné. Le permis autorise le propriétaire-exploitant à immatriculer son équipement à son propre nom et à transporter des remorques pour le transporteur désigné en suivant les itinéraires autorisés pour ce transporteur.

En Ontario [21], il existe deux façons d'établir les accords de location pour les propriétaires-exploitants. La première consiste à suivre les procédures prescrites par la Commission de l'Ontario. Cette méthode est utilisée surtout lorsque le contrat est consenti sur une base de cents (¢) au mille. En vertu de l'autre méthode, le propriétaire-exploitant vend "à titre réel" son équipement au transporteur pour la somme d'un dollar et fait immatriculer son équipement au nom du transporteur. Cette méthode est utilisée essentiellement lorsque l'accord est consenti sur une base de pourcentage de revenus. Cette seconde forme d'accord se conclut généralement beaucoup plus rapidement que les contrats de location qui

doivent être approuvés par la Commission de l'Ontario et permet une plus grande liberté entre les parties.

Aux États-Unis [22], le propriétaire-exploitant (courtier) est titulaire d'un permis spécial qui l'autorise à immatriculer son équipement à son propre nom et à louer ses services à un transporteur selon des termes approuvés par l'Interstate Commerce Commission. Aux États-Unis, beaucoup de propriétaires-exploitants s'occupent du transport de biens exclus. Ces exploitants louent également leurs services à des transporteurs en vertu d'accords de location à court terme.

Dans les quatre provinces atlantiques où le propriétaire-exploitant (courtier) vend son équipement "à titre réel" au transporteur et où le transporteur immatricule l'équipement à son propre nom, aucune loi sur le transport routier ne protège le propriétaire-exploitant (courtier) qui, pour une raison ou pour une autre, ne signe pas de contrat de location définissant les termes de l'accord. Lorsqu'aucun contrat adéquat n'est signé, les propriétaires-exploitants (courtiers) pourraient avoir des problèmes en cas d'accidents ou à la suite de la non-exécution de leurs obligations ou de celles du transporteur.

4.2.8 Activités temporaires

En Nouvelle-Écosse, le règlement 105 [15] énonce que "dans les cas spéciaux et suivant une demande en ce sens, la Commission peut, à sa discrétion, autoriser un transporteur routier titulaire d'un permis à fournir un service temporaire pour une période ne pouvant excéder trente jours ou pour un seul voyage". Lorsque le transporteur routier a été autorisé à fournir le service d'un seul voyage, il doit payer des droits de 20 $ par voyage pour chacun des véhicules autorisés à fournir le service.

Au Nouveau-Brunswick, l'article 4(7) de la Loi [16] énonce que "la Commision, le président, le secrétaire ou le secrétaire adjoint peuvent, à leur gré, en cas d'ugence ou d'extrême nécessité, accorder temporairement à toute personne l'autorisation d'exploiter un service public de transports routiers dans la province pendant trente jours au plus". Lors de l'octroi de l'autorisation temporaire, le bénéficiaire paie des droits de 20 $.

À l'Île-du-Prince-Édouard, la Commission [17] peut autoriser la délivrance d'une autorisation temporaire moyennant le paiement de 20 $ par voyage.

À Terre-Neuve, l'article 66 du règlement [18] énonce que: "Dans les cas spéciaux et suivant une demande en ce sens, la Commission peut, à sa discrétion, autoriser un transporteur routier à fournir un service temporaire pour une période ne

pouvant excéder trente jours ou un service d'un seul voyage..." Les droits s'élèvent à 20 $ par voyage.

4.2.9 Transitaires et courtiers en transport par camion

Ni le transitaire non plus que le courtier en transport par camion ne sont couverts par les lois sur les transports routiers des provinces atlantiques. Cependant, les deux sont assujettis, à divers degrés, aux lois sur les transports routiers du Québec, de l'Ontario et des États-Unis.

La loi de l'Ontario [21] définit ce que l'on entend par un transitaire.

> "Transitaire" désigne une personne qui n'est pas titulaire d'un permis d'exploitation et qui, moyennant rémunération, transporte ou offre de transporter des marchandises sur une autoroute, ou en fournit le transport, et qui
>
> i) rassemble et groupe ou offre de rassembler et de grouper les envois de ces biens et exécute ou offre d'exécuter la répartition relative à ces envois réunis,
>
> ii) assume la responsabilité du transport de ces biens du point de réception au point de destination, et
>
> iii) utilise une remorque ou un véhicule commercial défini dans le Highway Traffic Act ou un véhicule à double usage pour la totalité ou une partie du transport de ces biens au-delà d'une région urbaine.

En Ontario, le courtier en transport par camion n'est assujetti à aucun règlement, mais ses activités ressemblent, à deux exceptions près, à celles du transitaire. D'abord, le courtier en transport par camion ne délivre pas de connaissement à l'expéditeur; lorsqu'il agit selon les termes du Public Commercial Vehicle Act de l'Ontario, il demande au transporteur de ramasser les biens et de remettre un connaissement à l'expéditeur. Le courtier en transport par camion n'assume donc aucune responsabilité légale pour le mouvement défini dans le P.C.V. Act. Le genre de trafic demandé est également différent entre le transitaire et le courtier en transport par camion. Le premier s'occupe surtout du transport de charges incomplètes, alors que le second se limite surtout au trafic de charges complètes. Les services offerts par les courtiers en transport par camion incluent souvent les principaux services suivants:

a) s'occuper du transport de marchandises pour la clientèle moyennant des frais fixes ou un pourcentage de revenus;

b) prévoir le transport de fret par un transporteur routier ou un propriétaire-exploitant au nom d'un transporteur routier;

c) aider le client à négocier les tarifs à fixer pour le transport;

d) exécuter un vérification des tarifs d'après les listes des transporteurs;

e) préparer le dédouanement des marchandises par l'entremise des agents de douanes pour le trafic international;

f) aider le propriétaire-exploitant (le cas échéant) de diverses façons, par exemple, en vérifiant l'assurance et l'équipement, en remettant des affiches, en avançant des fonds, en surveillant le chauffeur, en préparant des rapports finals au transporteur, et ainsi de suite.

En Ontario, les courtiers en transport par camion doivent se conformer au P.C.V. Act lorsqu'ils organisent et transfèrent du trafic à un transporteur titulaire d'un permis. L'article 2(4) du P.C.V. Act énonce que: "Nulle personne ne peut solliciter par la publicité ou autrement s'engager à offrir le transport de marchandises au moyen d'un véhicule conduit sur une autoroute par une personne qui est rémunérée, directement ou indirectement, pour ce transport, ou pour le compte de cette personne, sauf si cette dernière détient un permis en vertu de la loi en vue d'exécuter le transport qui fait l'objet de cette publicité ou cet engagement."

En Ontario, les courtiers en transport par camion travaillent rarement en collaboration avec les transporteurs détenteurs de permis, avant tout parce que les transporteurs désirent contrôler leur propre sollicitation auprès des clients. Les courtiers en transport par camion se livrent souvent à des activités illégales en vertu du P.C.V. Act en violant les dispositions de cette loi de deux façons:

a) lorsqu'ils sollicitent du trafic non exclu en vertu du P.C.V. Act et transfèrent le trafic à un transporteur non détenteur d'un permis pour le transport sur l'autoroute (dans bien des cas, le transporteur faisant le transport sur l'autoroute est un propriétaire-exploitant non titulaire d'un permis);

b) lorsqu'ils prétendent être un mandataire d'un expéditeur précis et tentent d'obtenir des véhicules d'une source et un chauffeur d'une autre (ces accords sont appelés accords de pseudo-location).

Les transitaires et les courtiers en transport par camion existent dans les quatre provinces atlantiques et ne sont pas assujettis à des règlements dans cette région. Des règlements sont en vigueur, sous une forme ou une autre, pour les transitaires faisant affaires au Québec, en Ontario et aux États-Unis et pour les courtiers en transport par camion faisant affaires aux États-Unis.

4.2.10 Transport privé et location d'équipement

En Nouvelle-Écosse, le Motor Carrier Act [15] ne définit pas le transport de marchandises qui appartiennent exclusivement au propriétaire du véhicule à moteur, ce qu'on appelle habituellement le transport privé. La loi définit le véhicule de fret couvert par la loi comme étant "un véhicule exploité par une personne faisant du transport routier de fret moyennant des profits, ou pour le compte de cette personne".

Au Nouveau-Brunswick, l'article 13(11)k) de la Loi sur les transports routiers [16] énonce que la loi ne s'applique pas à un véhicule à moteur "qui sert au transport de marchandises appartenant véritablement et exclusivement au propriétaire du véhicule à moteur".

À l'Île-du-Prince-Édouard, l'article 11(1)d) du Motor Carrier Act [17] énonce que la loi ne s'applique pas au véhicule à moteur "qui sert exclusivement au transport de biens et marchandises appartenant véritablement au propriétaire du véhicule à moteur".

À Terre-Neuve, l'article 3(e) du Motor Carrier Act [18] énonce que la loi ne s'applique pas "au véhicule qui sert exclusivement au transport de biens et marchandises appartenant véritablement à la personne au nom de laquelle le véhicule est immatriculé en vertu du Highway Traffic Act". Le Motor Carrier Act de Terre-Neuve [18] prévoit également qu'aucun service de transport routier ne peut être offert sous forme de contrat de location. L'article 4A de la Loi stipule que:

"Aucune personne ne peut louer un véhicule à moteur ou une remorque, lorsque:

a) le locateur du véhicule à moteur ou de la remorque engage ou paie directement ou indirectement le chauffeur du véhicule à moteur ou de la remorque;

b) le locateur exerce, de quelque manière, un contrôle sur le chauffeur dans le cours de son emploi à titre de chauffeur du véhicule à moteur ou de la remorque;

c) le locateur du véhicule à moteur ou de la remorque assume, de quelque manière, la responsabilité des biens transportés par le véhicule à moteur ou la remorque; ou

d) le locataire du véhicule n'acquiert ni ne possède de façon absolue le véhicule à moteur ou la remorque en vertu du contrat de location non plus qu'il n'en contrôle l'utilisation."

En vertu de l'article 3(2) du P.C.V. Act [21] de l'Ontario, les accords de location sont permis de la façon suivante:

"Pour les fins de la présente loi, un accord ou un contrat de location de véhicule sera présumé invalide,

a) sauf s'il est fait par écrit et indique complètement et fidèlement tous les termes de location du véhicule;

b) sauf si le locataire acquiert ou exerce la possession et le contrôle exclusifs du véhicule en vertu de l'accord ou du contrat;

c) lorsque le locateur ou son mandataire ou préposé engage ou paie directement ou indirectement le chauffeur du véhicule;

d) lorsque le locateur ou son mandataire ou préposé exerce de toute autre façon un contrôle sur le chauffeur dans le cours de son emploi à titre de chauffeur du véhicule;

e) lorsque le locateur du véhicule ou son préposé ou mandataire assume de quelque manière la responsabilité des biens transportés par le véhicule;

f) lorsque le véhicule est l'objet de plus d'un contrat ou accord relatif à son utilisation pendant la même période."

Malgré les dispositions du P.C.V. Act de l'Ontario [21], les courtiers en transport par camion et les expéditeurs privés

de l'Ontario enfreignent souvent les dispositions statutaires. La plupart des expéditeurs privés de l'Ontario louent leur équipement de compagnies de location, ce qui est habituellement légal. Ce qui l'est moins, c'est l'accord en vertu duquel le locateur fournit un chauffeur, le rémunère et en contrôle le travail.

Dans le Motor Carrier Act de la Nouvelle-Écosse, la seule prohibition relative aux accords de pseudo-location réside dans la définition du "véhicule de fret", qui désigne "un véhicule exploité par une personne faisant du transport routier de fret moyennant des profits, ou pour le compte de cette personne". Dans les quatre provinces atlantiques, de nombreux accords de pseudo-location provenant de l'Ontario et du Québec deviennent des accords légaux appropriés lors de l'obtention d'un permis de voyage simple (selon la description apparaissant à la rubrique Activités temporaires).

Bien que chaque province tente de contrôler à sa façon les accords de location, les différentes lois sur le transport routier ne présentent aucune uniformité. De plus, les accords de pseudo-location augmentent sensiblement au Canada et constituent un problème majeur pour toutes les commissions de transport.

Fondamentalement, le transport privé ne présente aucun problème lorsque le propriétaire de marchandises possède et utilise son équipement de transport exclusivement pour ses propres fins. Les problèmes surviennent lorsque le propriétaire de marchandises loue de l'équipement de camion et conclut avec un chauffeur qui n'est pas son employé un accord relatif à l'utilisation de l'équipement loué.

4.2.11 Infractions et pénalités

En Nouvelle-Écosse, l'article 33 du Motor Carrier Act [15] énonce que "tout transporteur routier qui viole ou fait défaut d'observer une disposition de la présente loi est coupable d'une infraction et passible d'une amende d'au plus 100 $ pour la première infraction, d'au plus 200 $ pour la deuxième infraction et d'au plus 500 $ pour les infractions subséquentes et, à défaut de paiement, d'une peine d'au plus soixante jours de prison, ou de l'une et l'autre peines".

Au Nouveau-Brunswick, l'article 20(1) de la Loi sur les transports routiers [16] énonce que "toute personne, tout transporteur routier, tout agent ou employé d'un transporteur routier qui contrevient à une disposition de la présente loi ou ne s'y conforme pas ... est coupable d'un infraction et passible d'une amende de 25 $ au moins et de 50 $ au plus, ou d'une peine d'un à six mois de prison, ou de l'une et l'autre peines".

À l'Île-du-Prince-Édouard, l'article 28 du Motor Carrier Act [17] prévoit que "toute personne qui contrevient à

une disposition de la présente loi ou à un règlement ... est passible d'une amende de 25 $ pour la première infraction, d'une amende de 50 $ pour la deuxième infraction ... et d'une amende de 200 $ pour chaque infraction subséquente et, à défaut de paiement, d'une peine de soixante jours de prison".

À Terre-Neuve, l'article 32(1) du Motor Carrier Act [18] prévoit que "toute personne qui contrevient à une disposition de la présente loi ou à un réglement ... est passible d'une amende d'au plus 100 $ pour la première infraction et d'une amende d'au plus 500 $ pour toute infraction subséquente commise dans un délai de deux ans ...".

Aux États-Unis, l'article 11906 de l'Interstate Commerce Act [22], qui a trait à la violation du règlement par les transporteurs routiers et les courtiers, énonce que "chaque personne ou chaque agent, employé ou mandataire de cette personne qui, sciemment et volontairement, tente de contourner le règlement prévu au présent sous-titre à l'égard des transporteurs routiers ou des courtiers paiera une amende d'au moins 200 $ et d'au plus 500 $ pour la première infraction et d'au moins 250 $ et d'au plus 2 000 $ pour une violation subséquente".

Comme on peut le constater, les infractions et pénalités diffèrent d'une province maritime à l'autre et les amendes sont les mêmes depuis des années dans chaque juridiction.

Observations sur les règlements économiques

Les règlements économiques présentent peu d'uniformité d'une province maritime à l'autre. Cependant, la philosophie sous-jacente à chacun des règlements est généralement la même dans les quatre provinces, sauf dans le cas de Terre-Neuve, où les tarifs sont contrôlés, alors qu'ils sont simplement déposés dans les trois autres provinces. Toutefois, nous sommes encore bien loin de cette uniformité de réglementation économique dont l'industrie du transport routier et le public expéditeur auraient besoin, tant à l'intérieur des provinces atlantiques que dans le reste du Canada. Ce sujet est étudié plus à fond au chapitre 5 du présent rapport.

4.3 Commissions de réglementation

En Nouvelle-Écosse, en vertu du Motor Carrier Act et des règlements [15], le Board of Commissioners of Public Utilities administre la réglementation économique du transport de fret par véhicule à moteur moyennant rémunération. La Commission se compose de sept personnes, dont le président et le vice-président, qui sont nommés à temps plein par le gouverneur en conseil [1].

Au Nouveau-Brunswick, la Commission des transports routiers administre la Loi sur les transports routiers et les

règlements [16]. La Commission se compose de sept membres qui sont également Commissaires des services d'utilité publique. De plus, le registraire est également membre de la Commission. Seul le président de la Commission est nommé à temps plein, mais il administre également deux autres lois [2].

À l'Île-du-Prince-Édouard, la Loi et les règlements sur les transports routiers sont administrés par la Public Utilities Commission, composée de trois membres.

À Terre-Neuve, le Board of Commissioners of Public Utilities administre la Loi et les règlements sur les transports routiers [18]. La Commission se compose de cinq membres, dont le président et le vice-président.

Les comparutions des transporteurs devant les diverses commissions sont plus ou moins formelles d'une province à l'autre. Les audiences sont plus formalisées à Terre-Neuve et en Nouvelle-Écosse qu'au Nouveau-Brunswick et à l'Île-du-Prince-Édouard.

En août 1980, le Conseil économique du Canada a publié son document de travail n° 3 dans les Études sur la réglementation du camionnage: vol. II [23]. Dans ce document de travail, Norman C. Bonser a étudié les répercussions de la réglementation applicable aux transporteurs pour compte d'autrui dans le cadre d'une analyse des coûts assumés par les transporteurs à l'égard de l'application du processus réglementaire dans les provinces.

Le tableau 4-3 contient, pour les quatre provinces atlantiques, un résumé des frais totaux estimatifs pour les transporteurs (limites inférieures et supérieures) à l'égard des demandes et des contestations de demandes de permis présentées aux autorités de réglementation ainsi qu'une estimation du pourcentage des revenus d'exploitation consacrés à l'entrée dans l'industrie et à la concurrence en 1977.

De plus, dans chaque province, l'administration de la loi et des règlements sur les transports routiers comporte des frais élevés. À Terre-Neuve, le coût déclaré de l'administration de la loi et des règlements sur les transports routiers en 1979 s'est élevé à environ 400 000 $ [4].

Il semble que les coûts totaux que les transporteurs assument ainsi que les frais d'administration des commissions provinciales sont relativement mineurs lorsqu'on les compare aux revenus dont tous les transporteurs bénéficient.

Bien que les lois et règlements sur les transports routiers permettent des audiences conjointes des différentes commissions de réglementation, le transporteur routier qui demande un permis interprovincial le fait d'abord dans sa propre province avant de présenter sa demande dans les juridictions voisines. Cette procédure n'est pas obligatoire en soi, mais elle a été appliquée pendant des années non seulement dans la

région de l'Atlantique, mais aussi dans d'autres juridictions provinciales.

Compte tenu du manque d'uniformité de la législation, l'utilité des audiences conjointes est contestable pour la plupart des demandes de permis. Pour changer cette situation, il faudrait modifier les différentes lois provinciales sur les transports routiers et uniformiser, notamment, la terminologie des permis et les descriptions de marchandises ainsi que les formulaires de demande. Il en est de même des procédures applicables à l'appel. La Conférence canadienne des administrateurs en transport motorisé a récemment rédigé des modifications à la Loi sur le transport par véhicule à moteur qui permettraient les audiences conjointes en plus grand nombre, à la discrétion de chaque commission provinciale.

Tableau 4-3

FRAIS TOTAUX ESTIMATIFS DU PROCESSUS DE RÉGLEMENTATION DANS LES PROVINCES ATLANTIQUES POUR LES TRANSPORTEURS

	Frais estimatifs			
Province	Limites inférieures	Limites supérieures	Estimation	Pourcentage des revenus d'exploitation
N.-É.	339 000 $	670 000 $	432 000 $	0,75 %
N.-B.	122 000 $	240 000 $	163 000 $	0,20 %
Î.-P.-É.	n.d.*	n.d.*	n.d.*	n.d.*
T.-N.	94 000 $	282 000 $	188 000 $	1,00 %
Total	555 000 $	1 192 000 $	783 000 $	

* Non disponible

4.4 Rôle des groupes parrainés par le gouvernement

Un certain nombre de groupes parrainés par le gouvernement transforment graduellement les lois et les règlements pour les rendre plus uniformes au sein du Canada et des quatre provinces atlantiques. Voici une brève description de ces groupes.

4.4.1 Conférence canadienne des administrateurs en transport motorisé (CCMTA)

Cet organisme, qui existe depuis plus de 20 ans, est composé de représentants de gouvernements provinciaux. En 1977, le gouvernement fédéral a été invité à intensifier sa participation aux travaux de l'organisme. Le groupe supérieur se compose des ministres des transports de chaque province ainsi que du ministre des Transports du Canada.

Le comité permanent de la CCMTA a reçu le mandat d'effectuer des recherches et de préparer des rapports sur les domaines où les politiques et procédures de réglementation devraient être uniformes, la nécessité de cette uniformité pour assurer le mouvement régulier des biens et des personnes au pays et, enfin, le moyen d'obtenir cette uniformité.

Il existe actuellement certains groupes de travail qui se penchent sur la modification de la Loi sur le transport par véhicule à moteur et tentent d'uniformiser les procédures des commissions, la documentation, la base d'information ainsi que la législation sur les taxes et les substances dangereuses. Chaque groupe de travail se compose d'un président et d'un exécutif de quatre ou cinq membres qui représentent les diverses régions canadiennes et le gouvernement fédéral.

La CCMTA ne tente pas de recommander des modifications au niveau de réglementation touchant le camionnage, car cette matière relève exclusivement des gouvernements provinciaux. Elle cherche surtout à simplifier la réglementation applicable à l'industrie du transport routier et, par conséquent, à en diminuer le coût, en formulant des propositions visant à uniformiser et simplifier la législation, la réglementation et les procédures administratives. Ainsi, comme nous l'avons déjà mentionné, l'une de ses récentes études contient des propositions de modifications à la Loi sur le transport par véhicule à moteur visant à simplifier la réglementation du camionnage.

4.4.2 Association des routes et transports du Canada (ARTC)

Beaucoup plus vaste que le premier, cet organisme regroupe environ 800 membres et constitue un groupe consultatif qui étudie les règlements généraux d'un point de vue municipal, provincial et fédéral. Les ministres des transports participent aux réunions annuelles et sont en mesure de recommander à leurs gouvernements respectifs de nouvelles politiques qui peuvent ressortir de leurs études.

Les réunions annuelles de la CCMTA et de l'ARTC ont lieu au cours de la même semaine, dans la même ville, et les ministres des transports participent aux deux réunions. Des comités de travail se rencontrent pendant l'année.

Les sujets actuellement à l'étude sont, entre autres, les suivants:

Révision de la Loi sur le transport par véhicule à moteur
Législation sur les substances dangereuses
Normes des camions
Signalisation routière
Normes des pneus
Cours de conduite
Réciprocité avec des États américains

4.4.3 American Association of Motor Vehicle Administrators

Cette association est le pendant américain de la CCMTA. Les deux groupes se rencontrent sur une base internationale chaque année dans le but de faciliter les mouvements de transport routier dans le commerce international. Les groupes entretiennent des relations étroites.

4.4.4 Rencontres annuelles des premiers ministres des provinces atlantiques et des gouverneurs de la Nouvelle-Angleterre

Parmi les sujets discutés, on étudie actuellement la possibilité d'un accord.

4.4.5 Conseil des premiers ministres des provinces maritimes

Le Conseil des premiers ministres des Maritimes bénéficie des services d'un Comité de transport dont l'un des objectifs consiste à assurer l'uniformité de la législation relative au camionnage dans les Maritimes.

4.4.6 Études provinciales individuelles

En raison d'études effectuées dans les provinces, les lois sur les véhicules à moteur et sur les transports routiers évoluent constamment dans les Maritimes. Ainsi, le Nouveau-Brunswick a récemment présenté un projet de loi qui tend à modifier la Loi sur les transports routiers de façon à l'adapter aux conditions actuelles. De plus, en Nouvelle-Écosse, un comité étudie actuellement la possibilité d'apporter des changements majeurs au Motor Carrier Act. Enfin, l'an dernier, le gouvernement de Terre-Neuve commandait une étude de sa loi sur les transports routiers.

4.5 Rôle des groupes régionaux parrainés par l'industrie

Il existe un certain nombre de groupes régionaux qui sont parrainés par l'industrie et qui participent d'une façon ou d'une autre au processus de réglementation.

4.5.1 Bureaux de tarifs

Il existe quatre bureaux de tarifs qui desservent les transporteurs de la région atlantique canadienne et dont les tarifs s'appliquent au trafic effectué à l'intérieur de la région ainsi qu'au trafic en provenance et à destination de la région et des régions contiguës avoisinantes. Dans le cas du trafic acheminé à l'extérieur de ces régions contiguës, la correspondance s'effectue par l'entremise d'autres bureaux de tarifs. On trouvera à l'appendice A une description du rôle de chacun de ces bureaux de tarifs.

Les bureaux de tarifs constituent un lieu commun où l'on peut obtenir les tarifs en examinant tous les renseignements pertinents. Les milliers d'itinéraires, de marchandises, d'expéditeurs et de transporteurs qui façonnent l'industrie du transport font d'elle une industrie très complexe. Les données existantes sont si nombreuses qu'il est impossible d'établir un système permettant à chaque transporteur de fixer les tarifs pour les marchandises de chaque expéditeur à l'égard de tous les itinéraires, notamment dans le cas du trafic interprovincial de longue distance.

La coopération établie à l'intérieur des bureaux permet une modification des tarifs en fonction de l'évolution de la situation. Les bureaux de tarifs fournissent à chaque membre les renseignements nécessaires pour prendre une décision avisée sur tout changement de politique possible.

L'application du système entraîne également des économies de coût considérables, car les bureaux de tarifs déterminent les prix en fonction des pressions de la concurrence et les publient ensuite dans un seul volume complet. De cette façon, les transporteurs ne sont pas tenus de payer le coût inhérent à la préparation, à l'étude, à l'impression et à la distribution des tarifs et les expéditeurs se voient exemptés des frais découlant de la recherche du meilleur prix possible pour chacun de leurs nombreux envois.

L'expéditeur est également protégé contre la discrimination, dans la mesure où il sait que tous les envois semblables seront acheminés au même prix.

En ce qui a trait au trafic de charges incomplètes de camion, notamment dans le cas des mouvements interprovinciaux de longue distance, la concurrence serait probablement moins forte si le bureau n'existait pas, car il serait difficile de définir un marché, en raison des permutations et des combinaisons des points d'origine et de destination, des divers frais de manutention possibles lors de la correspondance et ainsi de suite. Pour définir un marché, les expéditeurs doivent être en mesure de comparer les prix et les services. Aucun expéditeur ne pourrait savoir où obtenir les meilleurs tarifs, en raison de la prolifération abusive de documents qui changent constamment.

À tout le moins, le bureau de tarifs offre à l'expéditeur de charges incomplètes de camion (C.I.C.) un marché organisé dont il connaît les modalités d'expédition et l'existence des accords de correspondance, ce qui lui évite de recourir aux services d'un mandataire aux points de transbordement et lui permet de bénéficier d'une option de prix basée sur des tarifs d'envois consolidés. De plus, aucune activité des bureaux en matière de fret de charges incomplètes de camion ne nuit à la concurrence entre les transporteurs, ce qui est crucial pour les envois C.I.C.

Motivés par la promotion des échanges et informés du droit d'agir indépendamment, les transporteurs membres des bureaux sont peu enclins à soumettre des tarifs déraisonnablement élevés. À l'extérieur des bureaux, la concurrence provient des transporteurs privés, des transporteurs à contrat, des transporteurs pour compte d'autrui non membres du bureau, des services ferroviaires de messageries, du Rail-route Régime II, des expéditeurs de fret par rail, camion et air ainsi que des compagnies ferroviaires.

Chez les transporteurs routiers et les différents groupes d'expéditeurs, l'établissement collectif de tarifs par l'entremise des bureaux de tarifs est un sujet abondamment discuté. Tout en reconnaissant que l'établissement collectif de tarifs est nécessaire, on estime le plus souvent qu'il faut modifier le mode de fonctionnement de ces bureaux. Les groupes d'expéditeurs désirent participer davantage à la discussion des propositions visant à modifier les tarifs. L'industrie du camionnage semble également accepter, de façon générale, la participation des expéditeurs. Ces derniers s'opposent aux règlements tarifaires qui existent à Terre-Neuve et au Québec et désirent que les changements de tarifs leur soient proposés avant d'être déposés auprès des commissions de réglementation.

4.5.2 Atlantic Provinces Trucking Association

L'Atlantic Provinces Trucking Association (APTA) est ouverte à tout transporteur pour compte d'autrui, exploitant d'une flotte privée ou propriétaire-exploitant (courtier) qui poursuit activement des activités de camionnage dans les provinces atlantiques. L'APTA estime que ses membres transportent 95 % du fret général pour compte d'autrui expédié dans les provinces atlantiques.

En 1980, l'APTA comptait 268 membres, dont 93 étaient des membres actifs, 105 étaient des associés, 10 étaient des membres spéciaux, 16 appartenaient à une flotte privée et 44 étaient des propriétaires-exploitants (courtiers).

L'APTA se préoccupe des politiques relatives à la réglementation dans la région atlantique canadienne. Elle formule des recommandations à divers organismes provinciaux de

la région, lorsque ces commentaires sont demandés ou lorsqu'elle désire aborder d'une façon formelle une question touchant sa politique de réglementation.

L'APTA préconise l'uniformisation à long terme des règlements entre les provinces de l'Atlantique, en raison de l'importance réduite de ces dernières par rapport aux autres provinces canadiennes et, par conséquent, reconnaît la nécessité d'accroître le trafic à plus courte distance traversant les frontières provinciales. L'APTA est d'avis que cette uniformité peut améliorer la rentabilité des entreprises et l'application des règlements.

L'APTA préfère qu'aucun changement de substance ne soit apporté pour l'instant aux différentes lois sur les transports routiers à l'égard de l'entrée dans l'industrie et du dépôt des tarifs. De plus, elle favorise tous les changements visant à simplifier la délivrance d'autorisations et facilitant l'application appropriée de la loi, afin de protéger la primauté de l'industrie actuelle du transport public [24].

4.5.3 La Ligue canadienne du trafic industriel - Division de l'Atlantique

La Ligue canadienne du trafic industriel est une association nationale composée de quelque 1 000 membres qui représentent près de 450 entreprises industrielles et commerciales et leurs filiales au Canada. La Division de l'Atlantique comprend 17 grandes sociétés faisant affaires dans les provinces atlantiques.

Les compagnies membres de la ligue se composent d'entreprises industrielles et commerciales de tous genres et de toutes tailles qui sont des expéditeurs et des destinataires de toutes sortes de marchandises allant du plus petit des envois aux charges pleines de camion, de train et de bateau.

La Division de l'Atlantique appuie les activités de ceux qui tentent de promouvoir l'uniformité de la réglementation à l'intérieur des provinces atlantiques et dans le reste du Canada. Elle estime que les expéditeurs des petites localités subissent une détérioration de la qualité des services offerts à leurs localités et estime que, dans les demandes d'approbation des nouveaux itinéraires, les contestataires devraient démontrer que les services recherchés par le requérant excèdent les besoins; à l'heure actuelle, le fardeau de la preuve repose sur les épaules du requérant. La Division de l'Atlantique désire que tous les bureaux de tarifs continuent d'exister au Canada, mais préfère que les expéditeurs participent aux activités de ces bureaux. Elle croit que certains changements administratifs devraient être apportés aux procédures applicables aux différentes commissions des transports routiers.

4.5.4 L'Association des manufacturiers canadiens

L'Association des manufacturiers canadiens préconise une diminution importante du contrôle exercé sur les transporteurs routiers et cette attitude se reflète dans toutes les divisions provinciales de l'Association. Ainsi, la Division de la Nouvelle-Écosse est d'avis qu'un contrôle moins rigide de l'accès, l'élimination des contrôles des prix et des réformes du bureau de tarifs profiteraient aux manufacturiers et aux consommateurs de la région atlantique canadienne.

Elle croit qu'un assouplissement des barrières à l'accès et des règlements sur l'établissement des prix dans l'industrie du camionnage exige une action coordonnée de la part de toutes les juridictions canadiennes et que, dans la région atlantique canadienne, la réforme devrait être coordonnée parmi les quatre provinces de la région.

Prenant la parole lors du congrès annuel de l'Atlantic Provinces Trucking Association qui a eu lieu en octobre 1981 [24A], le directeur des transports de l'Association des manufacturiers canadiens déclarait que le "fardeau de réglementation de l'industrie du camionnage comporte trois volets. D'abord, le contrôle rigide de l'accès à de nouveaux marchés et les contraintes exercées sur les activités dans les marchés existants imposent un fardeau à ceux qui veulent se montrer innovateurs et dynamiques pour répondre aux besoins du public expéditeur. En deuxième lieu, le transporteur assume, directement ou indirectement, le coût du processus de réglementation - audiences, administration et application. Troisièmement, le voile de réglementation protectrice a freiné l'esprit compétitif et entrepreneur dont ont fait preuve les pionniers de l'industrie du camionnage. De toute évidence, l'industrie accepte facilement un accroissement des coûts qui, en dernier ressort, sont imposés à l'expéditeur" (traduction).

4.5.5 La Commission des transports des provinces de l'Atlantique

La Commission des transports des provinces de l'Atlantique (CTPA) est située à Moncton (Nouveau-Brunswick). Les directeurs de la Commission sont nommés par les quatre provinces atlantiques ainsi que par la chambre de commerce des provinces atlantiques.

L'objectif de la Commission des transports des provinces de l'Atlantique consiste à obtenir, pour les persones et les industries faisant affaires dans les provinces de l'Atlantique, les meilleurs services de transport possibles à un coût qui permettra aux provinces maritimes d'offrir un service compétitif dans les marchés du Canada et dans le monde entier [25]. La Commission s'occupe notamment de fournir les données et évaluations requises sur les tarifs, de donner des conseils

sur la préparation et la présentation de mémoires et recommendations, de donner des avis techniques aux gouvernements et de réviser continuellement le système de transport; elle assume également bien d'autres fonctions connexes [25]. Elle offre une publication mensuelle qui traite principalement des tarifs mais comprend également des renseignements de nature générale pour les transporteurs et les expéditeurs.

La Commission ne s'est pas prononcée de façon définitive en faveur ou à l'encontre de la réglementation du camionnage, bien qu'elle semble préconiser une plus grande uniformité des règlements à l'intérieur de la région de l'Atlantique. Néanmoins, elle prépare à l'occasion des données factuelles sur la réglementation du camionnage. Ainsi, à l'automne de 1981, la CTPA a mené une enquête auprès des expéditeurs des provinces atlantiques à l'égard de la réglementation des transports routiers et a fait connaître les données révélées par l'enquête dans sa publication Tips and Topics de novembre 1981 [25A]. L'enquête a révélé que l'on désirait généralement un assouplissement de la réglementation de l'industrie du camionnage dans les provinces de l'Atlantique.

Chapitre 5

CONSÉQUENCES DE LA RÉGLEMENTATION DU CAMIONNAGE DANS LES PROVINCES ATLANTIQUES

La structure de l'industrie du camionnage pour compte d'autrui qui existe aujourd'hui est le résultat des efforts déployés sur le plan de la réglementation pour répondre aux demandes du public expéditeur au cours des vingt-cinq dernières années dans les provinces atlantiques. Bien que la philosophie sous-jacente aux règlements des quatre provinces atlantiques soit essentiellement la même, chaque province a imposé ses propres exigences en matière de camionnage.

Dans la région atlantique canadienne, les provinces ont adopté des classifications et des restrictions différentes à l'égard des transporteurs assujettis à leur juridiction; on retrouve également des différences à l'égard des services minimaux requis, des marchandises et de l'équipement exclus et d'autres normes indiquées au chapitre 4.

Il est temps, semble-t-il, d'uniformiser les règlements, à tout le moins ceux qui s'appliquent dans la région atlantique canadienne et, plus tard, dans les juridictions avoisinantes. Dans le présent chapitre, il est question des changements qui pourraient simplifier ces règlements et qui seraient bénéfiques à l'industrie du camionnage et au public expéditeur.

Au chapitre 3, nous avons décrit les points saillants des caractéristiques économiques de l'industrie du camionnage dans les provinces atlantiques et dégagé les conclusions suivantes:

a) les transporteurs de petite et moyenne tailles jouent encore un rôle prééminent dans les mouvements du trafic par camion dans la région de l'Atlantique; toutes proportions gardées, ce rôle est beaucoup plus important dans cette région que dans le reste du Canada;

b) le taux de croissance des immatriculations totales de véhicules automobiles dans chacune des provinces atlantiques en 1978 par rapport à 1973 excède largement le taux de croissance applicable à tout le Canada;

c) il n'existe pas de différence significative entre la rentabilité relative des transporteurs

domiciliés dans les provinces atlantiques et celle de l'ensemble des transporteurs du reste du Canada;

d) le transport des marchandises par camion entre la région de l'Atlantique et l'Ontario et le Québec est très important;

e) seulement la moitié des camions utilisés sur les autoroutes de la région atlantique canadienne sont assujettis aux différentes lois sur les transports routiers; et

f) l'industrie du camionnage est extrêmement concurrentielle, ce qui vaut également pour le transporteurs non assujettis aux différentes lois sur les transports routiers.

Les pour et les contre de la réglementation du camionnage ont été étudiés récemment dans de nombreux articles et rapports [26] qui font parfois ressortir un manque de compréhension face à la complexité de l'industrie du camionnage. Certains auteurs optent pour une modification mineure des règlements, alors que d'autres prônent l'élimination de la majorité des règlements applicables au camionnage. Cependant, même les défenseurs les plus acharnés de la seconde thèse au Canada admettent qu'un minimum de réglementation est nécessaire.

La publicité résultant de l'adoption du Motor Carrier Act de 1980 aux États-Unis a suscité de nombreux commentaires en faveur de l'élimination de la réglementation. Avant l'adoption de cette loi, l'industrie du camionnage était beaucoup plus réglementée aux États-Unis que dans la région atlantique canadienne. Même la loi de 1980 a conservé plus d'aspects réglementaires que les lois actuelles des provinces atlantiques, comme les contrôles sur le processus d'établissement des tarifs. Cependant, la nouvelle loi a assoupli les modalités d'accès à l'industrie aux États-Unis. Le tableau suivant indique la tendance vers la "libéralisation" aux États-Unis [27].

Année	Demandes de nouveaux permis présentées à l'Interstate Commerce Commission	Pourcentage de demandes accordées
1976	4 700	n.d.
1977	7 600	n.d.
1978	8 700	95,8 %
1979	12 000	98,4 %
1980	22 100	99,6 %

À l'heure actuelle, environ 80 % de toutes les demandes ne sont pas contestées. L'"aptitude" est presque le seul élément que le requérant doit démontrer.

Cependant, en 1981, le président de l'Interstate Commerce Commission, qui vient d'entrer en fonction, semble revenir vers un contrôle plus sévère de l'accès à l'industrie.

La Loi sur le transpot par véhicule à moteur du Canada qui a été adoptée en 1954 déléguait aux provinces le pouvoir de réglementer les transporteurs routiers extra-provinciaux. Quelques années plus tard, le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Écosse ont adopté leurs lois actuelles sur les transports routiers et ont été suivis de l'Île-du-Prince-Édouard et de Terre-Neuve en 1970. Pendant ces ving-cinq années, l'industrie du camionnage a évolué à un rythme accéléré et a dû s'adapter aux divers règlements en vigueur dans chaque province. Les expéditeurs individuels et les groupes d'expéditeurs ont également dû s'adapter aux règlements de chaque province. Des intérêts profonds se sont donc greffés aux différents milieux de réglementation provinciaux.

Pour plusieurs, une réforme radicale du processus de réglementation qui existe dans la région atlantique canadienne et dans l'ensemble du Canada semble trop risquée. Le camionnage est extrêmement important pour le commerce intraprovincial, interprovincial et international et il faudrait éviter d'entraver le flux actuellement facile des marchandises par des mesures de libéralisation précipitées.

Avant d'apporter des changements à la réglementation en matière de camionnage, il faut d'abord étudier soigneusement les répercussions de ces changements sur le flux du commerce dans diverses régions. C'est le processus qui semble se dérouler à l'heure actuelle au Canada, mais à un rythme relativement lent.

Comme nous l'avons décrit au chapitre 4, il existe de nombreux groupes au Canada qui étudient sérieusement la possibilité d'améliorer et de modifier le processus de réglementation du camionnage au Canada. La Conférence canadienne des administrateurs en transport motorisé (CCMTA), l'Association des routes et transports du Canada ainsi que les ministres fédéral et provinciaux des transports ont fait et font encore de l'excellent travail dans ce domaine. Les études de la Conférence visent à simplifier la réglementation du camionnage plutôt que de modifier le niveau de réglementation lui-même, ce qui est du ressort exclusif de chaque gouvernement provincial. À cet égard, divers groupes provinciaux, notamment ceux de la Nouvelle-Écosse et de l'Ontario, étudient actuellement leurs lois respectives sur les transports routiers afin de mettre à jour et d'améliorer le processus de réglementation et de modifier le niveau de la réglementation du camionnage dans leurs propres juridictions.

Bien que les gouvernements provinciaux aient commencé à améliorer leurs règlements afin de faciliter le mouvement du trafic, leur travail est loin d'être terminé dans ce domaine.

Au chapitre 4, nous avons relevé les différences existant entre les règlements, notamment ceux de la région atlantique canadienne.

La plupart des participants qui oeuvrent sur la scène de la réglementation interprovinciale désirent parvenir à une plus grande uniformité des règlements économiques entre les provinces. Voici quelques moyens d'atteindre cet objectif, notamment dans les provinces atlantiques:

a) Langage - Mettre à jour le langage des lois comme celui qui est utilisé dans la définition de l'expression "utilité et nécessité publiques", de façon à rendre ces définitions plus significatives.

b) Biens et équipement exclus - Les différences qui prévalent actuellement dans la région atlantique canadienne n'ont pas vraiment de raison d'être. Une étude approfondie de la question et des discussions avec des groupes de l'industrie du camionnage et des groupes d'expéditeurs permettraient de rendre ces exemptions relativement uniformes à l'intérieur de la région atlantique canadienne et peut-être d'allonger la liste des exemptions.

c) Pratiques uniformes - La plupart des participants verraient d'un bon oeil l'emploi d'un formulaire commun et de procédures uniformes.

d) Terminologie relative aux permis - Cette terminologie, telle que la classification des genres de services accordés dans les permis, varie considérablement d'une province à l'autre. Il faudrait mettre au point une méthode de classification uniforme, au moins pour les permis interprovinciaux, et, avec le temps, modifier complètement les permis actuels.

e) Dépôt des tarifs et contrôle des tarifs - La province de Terre-Neuve aurait avantage à mettre fin au contrôle des tarifs interprovinciaux et à s'en tenir au dépôt de tarifs seulement, comme cela se fait dans les autres provinces de l'Atlantique, une fois que l'industrie interne aura acquis plus de maturité et de stabilité.

f) Exigences en matière de cautionnement et d'assurance - Le rapport indique qu'il ne serait pas trop difficile d'établir des exigences

minimales uniformes pour les transporteurs interprovinciaux, car les facteurs de risques sont essentiellement les mêmes pour toutes les provinces.

g) Camionnage privé intersociétés - Des changements permettant cette forme de camionnage faciliteraient les mouvements de transport des compagnies industrielles faisant l'objet d'une propriété ou d'un contrôle conjoints dans le commerce interprovincial et international.

Les lois sur les transports routiers des quatre provinces atlantiques prévoient actuellement la tenue obligatoire d'une audience publique dans le cas des nouvelles demandes. Il y aurait peut-être lieu de modifier ces lois de manière à permettre aux commissions d'agir de leur propre gré lorsque la demande n'est pas contestée. Les diverses commissions des provinces atlantiques accordent actuellement les nouvelles demandes dans une très large mesure. Ainsi, en Nouvelle-Écosse, environ 90 % de toutes les nouvelles demandes ont été approuvées au cours des quatre dernières années [1].

Au chapitre 4, nous avons mentionné que la réglementation ou la non-réglementation des transitaires et des courtiers en transport par camion n'était pas uniforme dans la région atlantique canadienne et les régions avoisinantes. De plus, bien qu'un grand nombre de propriétaires-exploitants (courtiers) utilisent leurs propres camions [2] et louent leurs services à des transporteurs, il n'existe aucun règlement définissant les modalités des accords de location pour protéger le propriétaire-exploitant (courtier) ou même le transporteur en cas d'accident, comme c'est le cas au Québec et aux États-Unis. Bien que ces aspects soient actuellement réglementés de façons différentes dans les juridictions voisines, le besoin de changement à cet égard ne se fait pas trop sentir à l'heure actuelle dans la région atlantique canadienne.

Dans ce même chapitre 4, nous faisions également allusion au problème auquel les autorités de réglementation ne semblent pas avoir trouvé de solution adéquate, soit celui de la soi-disant pseudo-location d'équipement et de chauffeurs par des expéditeurs privés pour transporter leurs propres marchandises qui consistent essentiellement en des charges complètes de camion. Si la façon de louer l'équipement ne pose pas de problème en soi, on ne peut en dire autant de la façon de payer les chauffeurs et de les contrôler. Le chauffeur d'un véhicule loué qui n'est pas contrôlé en permanence par l'expéditeur peut agir sur la base de location de voyage, c'est-à-dire pour un expéditeur différent dans chaque direction, ce qui constitue du transport pour compte d'autrui.

On tente actuellement de minimiser l'ampleur des activités de camionnage illégales. Le ministère des Transports

du Québec cherche à faire disparaître les camionneurs illégaux [28]. Une loi récente attribue à la Commission des transports du Québec le pouvoir d'enlever les plaques d'immatriculation de véhicules commerciaux impliqués dans des infractions, de saisir ces véhicules et d'imposer des amendes variant de 100 $ à 5 000 $. Les inspecteurs de véhicules commerciaux ont désormais le pouvoir de vérifier la cargaison à l'intérieur des véhicules et, à cette fin, de briser les serrures des portes. L'Association du camionnage du Québec estime que la loi modifiée mettra fin à la plupart des activités de camionnage illégal de la province.

Dans un mémoire présenté au ministère du Transport et des Communications de l'Ontario sur la question du camionnage intersociétés [29], le président de l'Ontario Trucking Association affirmait que "le camionnage illégal est la menace la plus sérieuse au système de transport public actuel". Selon lui, "si le camionnage intersociétés était permis en Ontario, les activités de camionnage illégal se répandraient davantage chez les expéditeurs sans scrupule, notamment chez ceux qui se servent des accords de pseudo-location... Le camionnage illégal et l'application mitigée des règlements par les autorités provinciales constituent l'un des principaux problèmes auxquels l'industrie du camionnage réglementé fait face aujourd'hui" (traduction). Malgré la crainte de l'industrie du camionnage en Ontario, cette dernière province a l'intention de permettre une forme restreinte de camionnage intersociétés sur une base expérimentale [30]. Les expéditeurs favorisent ce changement qui, à leur avis, réduirait la nécessité de recourir à la pseudo-locaton.

La pseudo-location s'étend également à la région atlantique canadienne. Il semble que la seule façon d'aborder ce problème réside dans l'adoption de politiques et de pénalités adéquates. Cependant, si l'on allongeait la liste de marchandises exemptes dans chaque province maritime, les activités de pseudo-location seraient quelque peu réduites. L'utilisation de services de camionnage intersociétés aurait également cet effet.

Dans les rapports du Nouveau-Brunswick et de l'Île-du-Prince-Édouard [2], [3], on souligne la nécessité d'obtenir plus de données sur l'industrie du camionnage. Les autorités de réglementation et les groupes industriels bénéficieraient de la publication de statistiques plus actuelles et plus détaillées.

En vertu du nouveau processus de réglementation qui découle de l'application du Motor Carrier Act de 1980 aux États-Unis, on estime que les permis de camionnage n'ont aucune valeur et que les valeurs en cours devraient être radiées des états financiers. De nombreux transporteurs de la région atlantique canadienne inscrivent des montants en cours pour l'acquisition de permis et les reportent à leurs états financiers comme de l'actif incorporel [5]. En raison du nombre important de

nouveaux permis accordés chaque année, la valeur de cet actif incorporel par rapport à l'acquisition de permis pour les transporteurs existants décroît graduellement.

Chapitre 6

EFFETS DES SUBVENTIONS PRÉVUES À LA LOI SUR LES SUBVENTIONS AU TRANSPORT DES MARCHANDISES DANS LA RÉGION ATLANTIQUE

Le programme des subventions versées aux camionneurs faisant affaires dans la région atlantique canadienne constitue un aspect unique des conditions économiques et réglementaires qui prévalent dans l'industrie du camionnage pour compte d'autrui de la région. Ce programme de subventions est administré par la Direction de l'exploitation et des tarifs de la Commission canadienne des transports, sous l'autorité de la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique.

Le présent chapitre est basé sur les résultats de l'examen du programme de subventions qui est inclus dans l'appendice B de la présente étude ainsi que sur les observations concernant le programme de subventions contenu dans les rapports sur le camionnage de la Nouvelle-Écosse, du Nouveau-Brunswick, de l'Île-du-Prince-Édouard et de Terre-Neuve.

6.1 Subventions: résumé général et conclusions, selon l'appendice B

La raison d'être et les causes de l'adoption de la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique résident dans l'échec du programme de compensation prévu à la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes. L'évolution du camionnage, d'abord, à l'extérieur du territoire choisi et, par la suite, à l'intérieur de ce territoire, a fait du chemin de fer le mode de transport le moins compétitif pour les déplacements plus courts. N'eût été de la réduction des tarifs applicables à des points situés à l'extérieur de la région, où la concurrence entre les camionneurs était devenue beaucoup plus forte, la position concurrentielle des expéditeurs des provinces maritimes aurait été bien plus difficile.

Même si les compagnies ferroviaires pouvaient réduire les tarifs pour satisfaire "les nouvelles conditions de l'industrie ou du trafic" et avoir encore droit à une compensation, le montant était insuffisant pour concurrencer les avantages inhérents au transport routier. De fait, la situation qui prévalait dans la région a donné lieu à des plaintes répétées des exploitants du transport routier à l'égard des compagnies ferroviaires subventionnées. Malgré tout,

l'industrie du transport routier ne cessait de s'affirmer, mais peut-être pas aussi rapidement dans la région qu'elle l'aurait fait si les compagnies ferroviaires n'avaient pas été en mesure d'offrir des taux concurrentiels grâce à la compensation qu'elles recevaient.

Nonobstant la proposition de la Commission MacPherson visant à annuler la compensation intra-territoriale de la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes et à accorder des subventions à d'autres modes de transport en direction de l'ouest, on admettait généralement que le concept d'enclave économique sous-jacent à la structure tarifaire relativement inférieure du transport ferroviaire dans les Maritimes était valable.

Fondamentalement, le facteur de compensation vise à rembourser la différence entre les tarifs qui prévaudraient et ce que l'expéditeur paie en réalité, dans le cadre de la politique visant à permettre "aux commerçants et aux fabricants des Maritimes d'avoir accès aux plus gros marchés de l'ensemble du Canada". Cependant, avec la venue du transport routier, il a semblé de plus en plus évident que les subventions étaient nécessaires non seulement pour le transport ferroviaire, mais aussi pour d'autres modes de transport. Au même moment, il est devenu manifeste que l'application générale de la compensation pour le niveau inférieur de tarifs qui s'appliqueraient autrement dans les Maritimes était devenue inutile, du moins dans certains cas. Il fallait aborder le problème en tenant compte du concept d'enclave économique et de la nécessité d'accorder des subventions à d'autres modes de transport. Les premiers ministres des provinces atlantiques ont reconnu ce fait et accepté que la Loi s'applique sur une base sélective aux mouvements intra-territoriaux, en autant que l'on prenait les précautions appropriées et que l'administration se faisait conjointement par les autorités fédérales et provinciales.

La Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique, qui est entrée en vigueur le 15 juillet 1969, est le résultat des délibérations et consultations qui se sont poursuivies pendant plusieurs années.

Dès l'adoption de cette loi, les transporteurs "pour compte d'autrui" détenant un certificat devenaient admissibles à des subventions au trafic en direction de l'ouest. Graduellement, en vertu de divers arrêtés en conseil adoptés subséquemment, les subventions générales au trafic intra-territorial ont été éliminées et remplacées par un mode de sélection de denrées; la subvention s'appliquait d'abord au trafic en direction de l'ouest par chemin de fer et par camion et les subventions applicables à la portion du territoire choisi ont augmenté de 20 % le niveau de compensation ferroviaire qui était de 30 %. L'augmentation s'appliqua aussi au niveau de compensation ferroviaire de 30 %. Depuis le 15 avril 1974, l'augmentation s'applique aux mouvements de transport par chemin de fer et par camion.

Le dernier arrêté en conseil d'importance est entré en vigueur le 1er septembre 1978 et les subventions intra-territoriales générales ont été éliminées en deux étapes qui se sont terminées le 31 août 1980. Cet arrêté en conseil avait également pour effet d'accorder des subventions aux mouvements intra-territoriaux par compagnies de messagerie ferroviaires et par des transporteurs détenant un certificat pour le transport par eau, camion et air, sur une base de sélection de marchandises.

La certification des demandes de subventions a permis d'obtenir des statistiques brutes sur le transport par camion de marchandises, à l'intérieur et en provenance du territoire choisi, qui ne peuvent être obtenues ailleurs au Canada - même en tenant compte des exceptions et des exclusions. (Les subventions ne s'appliquent pas aux mouvements internes de la région atlantique canadienne et au trafic en provenance et à destination des États-Unis. De plus, les subventions ne sont pas permises lorsqu'elles semblent incompatibles avec les principes sous-jacents à la Loi ou lorsqu'elles seraient illogiques, comme le trafic portuaire de denrées importées.)

Comme on le mentionne à l'appendice B, il est surprenant de constater que les "articles ménagers d'occasion" viennent en tête de liste des produits admissibles aux subventions accordées pour le trafic en direction de l'ouest des provinces atlantiques. De plus, le programme des subventions appliqué au camionnage vers l'ouest n'a pas d'effet modérateur sur la distance. Envisagé sous cet angle, le programme a peu d'importance lorsqu'on tient compte de l'accroissement considérable des coûts du transport effectué sur une plus grande distance.

La structure de prix de base qui prévaut dans la région de l'Atlantique devient plus favorable au transport rail-route qu'au transport de charges complètes de camion, dans le cas des mouvements longue distance en provenance et à destination du territoire choisi.

Certains frais accessoires déterminés par les camionneurs sont admissibles aux paiements de subventions en vertu du Règlement sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique. Les expéditeurs qui choisissent le chemin de fer devraient recevoir des subventions similaires pour ces envois.

Bien que le programme de subventions n'ait pas été conçu comme une mesure de contrôle des tarifs, il a servi à limiter les conséquences découlant du défaut des camionneurs réglementés de "déposer leurs tarifs", phénomène que l'on constate de plus en plus souvent à l'extérieur du territoire choisi.

Dans la mesure où elles limitent les soumissions de prix plus avantageuses, les procédures requises pour bénéficier des subventions ont avantagé les transporteurs, mais ont nui aux expéditeurs.

L'analyse et les enquêtes menées sur l'établissement des prix du transport par camion à l'intérieur du territoire choisi permettent de conclure que les tarifs imposés aux expéditeurs reflètent, dans une certaine mesure, le programme de subventions accordé par la Loi sur les subventions au transport de marchandises dans la Région atlantique. Seule une analyse plus approfondie permettrait de déterminer jusqu'à quel point cet énoncé demeure exact.

Récemment, les entreprises de camionnage ont appliqué des augmentations de tarifs plus élevées pour le trafic admissible en direction de l'ouest de la région atlantique canadienne que pour le trafic en direction de l'est, ce qui est contraire au principe de base inhérent à la structure des prix du transport par rail en provenance de la région atlantique canadienne.

Les camionneurs membres du Bureau des tarifs du Québec sont devenus des chefs de file dans le domaine de l'établissement des prix en déposant auprès de la Commission des transports du Québec des augmentations plus élevées pour le trafic en direction de l'ouest que pour le trafic en direction de l'est. Le même phénomène se reproduit dans les Maritimes, à l'Atlantic Provinces Motor Carrier Tariff Bureau, pour les tarifs applicables au transport entre les provinces atlantiques et l'Ontario ainsi que chez les compagnies ferroviaires pour leurs services rail-route en provenance et à destination des mêmes provinces. De plus, les camionneurs ont prétendu que l'écart entre les tarifs applicables aux mouvements vers le Québec et l'Ontario provenant, d'une part, de l'Île-du-Prince-Édouard et de la Nouvelle-Écosse et, d'autre part, du Nouveau-Brunswick, était inadéquat (ce qui indique que la structure historique des tarifs des compagnies ferroviaires couvrant de larges groupes a encore pour effet d'atténuer les conséquences de la distance sur les tarifs).

Des enquêtes menées aux États-Unis et au Canada indiquent que les services rail-route des compagnies ferroviaires présentent plus d'attrait pour le trafic longue distance. Cela s'explique par le fait que le système intermodal permet de réaliser plus d'économies de carburant. Anticipant les changements qui seraient apportés au système, les compagnies ferroviaires canadiennes ont investi des millions de dollars dans l'achat de nouvel équipement et dans la construction de terminus plus rentables. Par conséquent, il semble que l'intermodalité grandissante profitera davantage aux expéditeurs utilisant les transports longue distance et que le programme de subventions sera utilisé d'une façon plus efficace.

6.2 Subventions: observations notées dans les études provinciales

Le chapitre 7 du rapport du Nouveau-Brunswick contient des observations sur les programmes de subventions à l'industrie du camionnage [2]. Le rapport indique que le montant des subventions payé en vertu des divers programmes dont les transporteurs routiers domiciliés au Nouveau-Brunswick peuvent se prévaloir est considérable et a augmenté rapidement, passant de 8 620 000 $ en 1977-1978 à 14 027 000 $ en 1979-1980. Selon les auteurs du rapport, il faudrait effectuer une étude détaillée des programmes pour déterminer s'ils sont efficaces et permettent de tirer le maximum de profits.

Les programmes de subventions accordées à l'industrie du camionnage sont importants pour les transporteurs domiciliés au Nouveau-Brunswick et, en 1977, il ont permis aux transporteurs des classes I et III d'enregistrer des profits au lieu de pertes. Par conséquent, toute proposition visant à modifier les programmes doit tenir compte des répercussions de ces subventions dans l'industrie.

Le rapport indique également que les programmes applicables à l'intérieur du territoire choisi absorbent la majeure partie des subventions versées au Nouveau-Brunswick. Ainsi, en 1979-1980, les subventions spéciales, sélectives et provisoires dans la région atlantique se sont élevées à 8 924 000 $ sur un montant total de 14 027 000 $ versé à titre de subventions.

Les auteurs du rapport se demandent cependant s'il serait souhaitable d'exclure les meubles d'occasion à titre de biens admissibles aux subventions régulières au trafic en direction de l'ouest et en provenance du Nouveau-Brunswick.

Au chapitre 7 du rapport de l'Île-du-Prince-Édouard, on retrouve des observations sur les programmes de subventions à l'industrie du camionnage [3]. Tout comme l'étude du Nouveau-Brunswick, le rapport indique que le montant des subventions versé en vertu des divers programmes dont les transporteurs routiers domiciliés à l'Île-du-Prince-Édouard peuvent se prévaloir est considérable et augmente de façon régulière, passant de 818 440 $ en 1977-1978 à 955 300 $ en 1979-1980. Les auteurs soulignent qu'il est nécessaire d'étudier les programmes en profondeur pour déterminer leur efficacité à tirer le maximum de profit des subventions accordées.

Selon le rapport, les subventions versées en 1978 ont été un facteur déterminant de profit pour les transporteurs domiciliés de la classe II.

À l'instar du Nouveau-Brunswick, la plupart des subventions versées s'appliquent aux mouvements à l'intérieur du territoire choisi. Ainsi, en 1979-1980, les subventions

spéciales, sélectives et provisoires dans la région atlantique se sont élevées à 686 200 $ sur un montant total de 955 300 $.

Les auteurs passent en revue les marchandises et groupes de marchandises et signalent certaines faiblesses qui méritent une étude plus approfondie. Les auteurs s'interrogent notamment sur l'utilité d'inclure les articles ménagers et les rebuts dans un programme de subventions.

Le chapitre 5 de l'étude de Terre-Neuve [4] contient certaines données fondamentales. Selon le rapport, la majeure partie des subventions versées aux transporteurs domiciliés de Terre-Neuve s'apliquent aux mouvements du territoire intérieur choisi, tout comme c'est le cas dans les autres provinces atlantiques. Ainsi, en 1979-1980, les subventions spéciales, sélectives et provisoires dans la région atlantique se sont chiffrées à 2 235 000 $ sur un montant total de 3 036 000 $ versé à titre de subventions.

Bien que le rapport ne contienne aucune donnée sur la rentabilité du programme, il est permis de croire que les subventions versées aux transporteurs domiciliés à Terre-Neuve sont aussi importantes que pour les transporteurs des autres provinces atlantiques.

La conclusion de l'étude effectuée en Nouvelle-Écosse [1] souligne que sur le plan interprovincial, il semble que les subventions aient permis à l'industrie du camionnage de se développer, en raison du fait que les expéditeurs de divers produits en Nouvelle-Écosse ont été en mesure d'offrir des prix et services plus concurrentiels dans les principaux marchés centraux de l'Ontario et du Québec. De plus, dans le cas de certaines marchandises, les subventions ont permis aux entreprises de la Nouvelle-Écosse de pénétrer les marchés habituellement desservis par le Québec.

6.3 Comparaison des subventions totales versées dans la région de l'Atlantique

Le tableau 6-1 indique le montant total des subventions versées à l'industrie du camionnage dans les provinces atlantiques de 1969 à 1980.

Le tableau 6-1 indique deux éléments importants. D'abord, les subventions versées à l'industrie du camionnage dans la région atlantique canadienne ont considérablement augmenté depuis 1969. En second lieu, les paiements versés pour le trafic sélectif intérieur excèdent largement les paiements versés pour le trafic en direction de l'ouest.

Tableau 6-1

MONTANT TOTAL DES SUBVENTIONS VERSÉES À L'INDUSTRIE DU CAMIONNAGE DANS LA RÉGION ATLANTIQUE CANADIENNE - 1969 à 1980 [31]
(en millions de dollars)

Années	Subventions: trafic vers l'ouest		Subventions: trafic intérieur			Total
	de base	sélectives	de base	sélectives	provisoires	
1969-70	0,8					0,8
1970-71	1,4					1,4
1971-72	1,6		5,4			7,0
1972-73	2,1		9,3			11,4
1973-74	2,8		13,2			16,0
1974-75	3,8	0,7	16,1			20,6
1975-76	3,7	1,1	17,1			21,9
1976-77	4,7	1,4	18,9			25,0
1977-78	5,0	1,5	21,5			28,0
1978-79	7,1	2,4	19,5	6,2		36,3
1979-80	7,5	2,6	0,9	23,0	3,7	37,7
Calendrier 1980	8,1	2,6	0,2	27,7	0,5	39,1

À des fins de comparaison, le tableau 6-2 indique le montant total des subventions versées à l'industrie du camionnage et aux compagnies ferroviaires dans la région atlantique de 1970 à 1980.

Deux conclusions importantes se dégagent du tableau 6-2. D'abord, en 1980, les subventions versées aux camionneurs ont représenté près du double des subventions versées aux compagnies ferroviaires, alors que, en 1972-1973, les paiements versés aux camionneurs étaient légèrement inférieurs aux subventions accordées aux compagnies ferroviaires. En second lieu, cet accroissement de subventions accordées aux camionneurs s'applique aux mouvements de trafic intérieur sélectif.

Tableau 6-2

MONTANT TOTAL DES SUBVENTIONS VERSÉES À L'INDUSTRIE DU CAMIONNAGE ET AUX COMPAGNIES FERROVIAIRES DANS LA RÉGION ATLANTIQUE CANADIENNE - 1970 à 1980 [31]
(en millions de dollars)

	Camionneurs			Rail		
Années	Trafic en direction de l'ouest	Interne	Total	Trafic en direction de l'ouest	Interne	Total
1970-71	1,4	-	1,4	n.d.	n.d.	14,0
1971-72	1,6	5,4	7,0	n.d.	n.d.	13,1
1972-73	2,1	9,3	11,4	5,4	7,6	13,0
1973-74	2,8	13,2	16,0	5,9	8,1	14,0
1974-75	4,5	16,1	20,6	7,0	9,0	16,0
1975-76	4,8	17,1	21,9	8,8	9,0	17,8
1976-77	6,1	18,9	25,0	9,3	9,9	19,2
1977-78	6,5	21,5	28,0	8,4	9,5	17,9
1978-79	9,5	25,7	36,3	10,9	9,4	20,3
1979-80	10,1	27,6	37,7	14,6	8,0	22,6
Calendrier 1980	10,7	28,4	39,1	13,8	7,9	21,7

6.4 Observations générales sur les subventions

De toute évidence, les subventions accordées à l'industrie du camionnage en vertu de la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique ont augmenté considérablement depuis 1969, notamment en ce qui a trait aux mouvements intérieurs sélectifs, et ce à un taux plus élevé que dans le cas des companiges ferroviaires. Cependant, les données des études provinciales ne nous permettent pas de déterminer avec certitude si ces subventions sont rentables et permettent de maximiser les retombées eu égard aux dollars dépensés. Seule une étude beaucoup plus approfondie comportant une analyse de biens et marchés précis permettrait de répondre à cette question.

RÉFÉRENCES

[1] R.A. FFRENCH. "Economic and Regulatory Aspects of the Trucking Industry in Nova Scotia", The For-Hire Trucking Industry in the Atlantic Provinces: Provincial Case Studies, Commission canadienne des transports, Direction de la recherche, document de travail n° WP 20-82-03, août 1982.

[2] A.M. STEVENS. J.R. BRANDER, J.D. INNES et F.R. WILSON. "The Trucking Industry in the Province of New Brunswick", The For-Hire Trucking Industry in the Atlantic Provinces: Provincial Case Studies, Commission canadienne des transports, Direction de la recherche, document de travail n° WP 20-82-03, août 1982.

[3] A.M. STEVENS. J.R. BRANDER, J.D. INNES et F.R. WILSON. "The Trucking Industry in the Province of Prince Edward Island", The For-Hire Trucking Industry in the Atlantic Provinces: Provincial Case Studies, Commission canadienne des transports, Direction de la recherche, document de travail n° WP 20-82-03, août 1982.

[4] R.C. BARNSTEAD. "Economic and Regulatory Environment of the Motor Carrier Industry in Newfoundland", The For-Hire Trucking Industry in the Atlantic Provinces: ProvincialCase Studies, Commission canadienne des transports, Direction de la recherche, document de travail n°
WP 20-82-03, août 1982.

[5] STATISTIQUE CANADA. Entreprises de camionnage et de déménagement, n° de cat. 53-222.

[6] STATISTIQUE CANADA. Véhicules automobiles: Immatriculations, n° de cat. 53-219.

[7] STATISTIQUE CANADA. L'enquête sur le transport routier de marchandises pour compte d'autrui, n° de cat. 53-224.

[8] Extrait de la publication de Statistique Canada, n° de cat. 53-222.

[9] PROVINCE DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE. Motor Vehicle Act.

PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK. Loi sur les véhicules à moteur.

PROVINCE DE L'ÎLE-DU-PRINCE-ÉDOUARD. Highway Traffic Act.

PROVINCE DE TERRE-NEUVE. Highway Traffic Act.

[10] COMMISSION DES TRANSPORTS DES PROVINCES ATLANTIQUES. Atlantic Provinces Transportation Directory, 1979.

[11] Entente interprovinciale sur la taxe de vente pour les compagnies de transport canadiennes, publiée par les provinces de Terre-Neuve, de l'Île-du-Prince-Édouard, de la Nouvelle-Écosse, du Nouveau-Brunswick, du Québec, de l'Ontario, du Manitoba et de la Saskatchewan.

[12] PROVINCE DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE. The Gasoline and Diesel Tax Act.

PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK. Loi de la taxe sur l'essence et les carburants.

PROVINCE DE L'ÎLE-DU-PRINCE-ÉDOUARD. Gasoline and Diesel Oil Tax Act.

[13] PROVINCE DE TERRE-NEUVE. The Gasoline Tax Act.

[14] Code canadien du travail et Règlement, parties III et IV.

[15] PROVINCE DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE. Motor Carrier Act et Règlement.

[16] PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK. Loi sur les transports routiers et Règlement.

[17] PROVINCE DE L'ÎLE-DU-PRINCE-ÉDOUARD. Motor Carrier Act et Règlement.

[18] PROVINCE DE TERRE-NEUVE. Motor Carrier Act et Règlement.

[19] INTERSTATE COMMERCE COMMISSION, Bureau of Operations. Administrative Ruling No. 119.

[20] COMMISSION DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. Ordonnance générale sur le camionnage.

[21] PROVINCE DE L'ONTARIO. The Public Commercial Vehicles Act.

[22] États-Unis. Interstate Commerce Act.

[23] CONSEIL ÉCONOMIQUE DU CANADA. Studies of Trucking Regulation: vol. II, document de travail n° 3.

[24] ATLANTIC PROVINCES TRUCKING ASSOCIATION. Annual Convention Resolutions, octobre 1981.

[24A] Allocutions lors du congrès annuel de l'Atlantic Provinces Trucking Association, octobre 1981.

[25] COMMISSION DE TRANSPORT DES PROVINCES ATLANTIQUES. Transportation Review et Annual Report, 1980-1981.

[25A] COMMISSION DE TRANSPORT DES PROVINCES ATLANTIQUES. Tips and Topics, novembre 1981.

[26] La bibliographie contient une liste des nombreux rapports et publications traitant de divers aspects de la réglementation sur le camionnage.

[27] Données fournies par l'Interstate Commerce Commission.

[28] Motor Truck, juillet - août 1981.

[29] ONTARIO TRUCKING ASSOCIATION. Brief to Ontario Department of Transportation and Communications, 17 décembre 1980.

[30] Déclaration de Monsieur James Snow, ministre des Transports et des Communications, province de l'Ontario, le 29 octobre 1981.

[31] Appendice B.

BIBLIOGRAPHIE

A Regional Shipper-Carrier Conference, transcription des allocutions, Halifax (Nouvelle-Écosse), 9 avril 1981.

BARNSTEAD, R.C. "Economic and Regulatory Environment of Motor Carrier Industry in Newfoundland", The For-Hire Trucking Industry in the Atlantic Provinces: Provincial Case Studies, Commission canadienne des transports, Direction de la recherche, document de travail n° WP 20-82-03, août 1982.

CANADA. Loi nationale sur les transports.

CANADA. Loi sur le transport par véhicule à moteur.

CANADA. Loi sur les chemins de fer.

COMMISSION CANADIENNE DES TRANSPORTS. Étude de la réglementation et du rendement économique du camionnage en Alberta.

COMMISSION CANADIENNE DES TRANSPORTS. L'industrie canadienne du camionnage pour compte d'autrui et les effets de la réglementation.

COMMISSION CANADIENNE DES TRANSPORTS. Une analyse économique de la réglementation québécoise de l'industrie du camionnage.

COMMISSION DE TRANSPORT DES PROVINCES ATLANTIQUES. Annual Reports.

COMMISSION DE TRANSPORT DES PROVINCES ATLANTIQUES. Atlantic Provinces Transportation Directory, 1979.

COMMISSION DE TRANSPORT DES PROVINCES ATLANTIQUES. Transportation Review.

COMMISSION DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. Ordonnance générale sur le camionnage.

Compte-rendu du congrès annuel de l'Atlantic Provinces Trucking Association.

CONSEIL ÉCONOMIQUE DU CANADA. Motor Carrier Regulation: Institutions and Practices, document de travail n° E/II.

CONSEIL ÉCONOMIQUE DU CANADA. Studies of Trucking Regulation: Vol. II, document de travail n° 3.

ÉTATS-UNIS. Interstate Commerce Act.

ÉTATS-UNIS. Motor Carrier Act of 1980.

FFRENCH, R.A. "Economic and Regulatory Aspects of the Trucking Industry in Nova Scotia", The For-Hire Trucking Industry in the Atlantic Provinces: Provincial Case Studies, Commission canadienne des transports, Direction de la recherche, document de travail n° WP 20-82-03, août 1982.

ÎLE-DU-PRINCE-ÉDOUARD. Highway Traffic Act.

ÎLE-DU-PRINCE-ÉDOUARD. Motor Carrier Act et Règlement.

Motor Truck, publications choisies, 1980 et 1981.

NOUVEAU-BRUNSWICK. Loi sur les transports routiers et Règlement.

NOUVEAU-BRUNSWICK. Loi sur les véhicules à moteur.

NOUVELLE-ÉCOSSE. Motor Carrier Act et Règlement.

NOUVELLE-ÉCOSSE. Motor Vehicle Act.

ONTARIO. Public Commercial Vehicle Act.

ONTARIO TRUCKING ASSOCIATION. Brief to Ontario Department of Transportation and Communications, 17 décembre 1980.

STATISTIQUE CANADA. L'enquête sur le transport routier de marchandises pour compte d'autrui, n° de cat. 53-224.

STATISTIQUE CANADA. Entreprises de camionnage et de déménagement, n° de cat. 53-222.

STATISTIQUE CANADA. Véhicules automobiles: Immatriculations, n° de cat. 53-219.

STEVENS, A.M., J.R. BRANDER, J.D. INNES et F.R. WILSON. "The Trucking Industry in the Province of Prince Edward Island", The For-Hire Trucking Industry in the Atlantic Provinces: Provincial Case Studies, Commission canadienne des transports, Direction de la recherche, document de travail n° WP 20-82-03, août 1982.

STEVENS, A.M., J.R. BRANDER, J.D. INNES et F.R. WILSON. "The Trucking Industry in the Province of New Brunswick", The For-Hire Trucking Industry in the Atlantic Provinces: Provincial Case Studies, Commission canadienne des transports, Direction de la recherche, document de travail n° WP 20-82-03, août 1982.

Tarifs fournis par l'Atlantic Provinces Motor Carrier Tariff Bureau Ltd.

TERRE-NEUVE. Highway Traffic Act.

TERRE-NEUVE. Motor Carrier Act et Règlement.

Transport Topics, publications choisies, Washington, D.C., 1980 et 1981.

Transportation Journal, publications choisies, American Society of Traffic and Transportation Inc., 1980 et 1981.

TRANSPORTS CANADA. La concurrence et la réglementation dans l'industrie canadienne du transport, volumes I et II, mai 1980.

Appendice A

BUREAUX DES TARIFS DES TRANSPORTEURS ROUTIERS
DESSERVANT LA RÉGION DE L'ATLANTIQUE

Il existe quatre bureaux de tarifs desservant les transporteurs de la région atlantique dont les tarifs s'appliquent au transport à l'intérieur de la région de l'Atlantique ainsi qu'en provenance et à destination de cette région et des régions contiguës avoisinantes. Dans le cas du trafic dépassant ces régions, la correspondance s'effectue par l'entremise d'autres bureaux de tarifs du Canada.

A. Atlantic Provinces Motor Carrier Tariff Bureau Ltd.
55 Main Street West, Saint John (Nouveau-Brunswick) E2M 3N2

En vertu de l'article II des règlements du bureau, ce dernier poursuit les objectifs suivants:

1. Fournir sans profit, dans tout le Canada, les services d'un bureau de tarifs pour les transporteurs routiers de fret détenant un permis pour faire du transport commercial public ou pour les autres transporteurs publics de fret rémunérés qui deviennent membres et paient des droits pour bénéficier de ces services, y compris, sans restriction, les services de calcul, de compilation et de publication des tarifs de taux conformément aux directives de ses membres;

2. maintenir une bibliothèque de tarifs pour ses membres;

3. aviser les membres du transport routier des taux, frais et règlements applicables aux autres modes de transport;

4. engager des comptables et d'autres personnes pour effectuer des enquêtes et rédiger des rapports sur les registres des membres (en vertu d'une autorisation contractuelle);

5. faciliter la classification du fret, des taux et des frais;

6. aider ses membres à interpréter les règlements applicables aux taux;

7. agir à titre de procureur pour ses membres lors du dépôt des tarifs auprès des organismes gouvernementaux dans les provinces canadiennes où ce dépôt est légalement obligatoire, représenter ses membres devant ces organismes gouverne-

mentaux, le cas échéant, et signaler les violations systématiques des taux et frais à ces organismes gouvernementaux, s'il est autorisé à le faire en vertu d'un contrat;

8. tenir des réunions de ses membres pour étudier les taux, frais et tarifs d'une façon générale et former des comités consultatifs afin de préparer des rapports sur des questions intéressant les membres.

L'article IV des règlements du bureau prévoit que la participation aux tarifs s'effectue de la façon suivante:

1. Les transporteurs faisant affaires dans le territoire pour lequel le bureau publie des taux doivent devenir membres du bureau pour faire publier leurs taux. Tous les autres transporteurs peuvent devenir membres du bureau, mais ne sont pas tenus de le faire afin de souscrire et de participer aux taux conjoints. Tout membre qui désire déposer un taux différent des tarifs du bureau peut le faire par l'entremise de ce dernier. Tous les participants aux tarifs du bureau, qu'ils soient membres ou non, doivent, à la demande d'un organisme de réglementation, signer une entente désignant le bureau comme mandataire et procureur du requérant pour les fins des taux et tarifs et signer une procuration autorisant le bureau à agir comme procureur du requérant pour la publication et le dépôt desdits taux et tarifs à la demande de cet organisme.

2. À titre de mandataire des participants à ses tarifs, le bureau compilera et publiera tous les tarifs du bureau. Le bureau peut également déposer les tarifs individuels ou indépendants de ses membres. Les tarifs du bureau seront compilés et publiés aux frais du bureau et des exemplaires en seront distribués et vendus aux prix qui seront fixés par le directeur général conformément à la résolution du conseil d'administration.

Le bureau publie sept tarifs différents:

Tarif 4000 — Tarif de fret de tous genres et tarif de classes et d'espèces entre les localités de l'Ontario et des provinces atlantiques. Les transporteurs suivants y participent:

- D'Anjou Transport Inc.
- Day & Ross Ltd.
- Jumbo Motor Express Ltd.
- Midland Transport Ltd.
- Smith Transport - CP Transport
- Speedway Express Ltd.

Tarif 5000B — Tarif de fret de tous genres et tarif d'espèces et de comptes désignés applicables entre toutes les localités des provinces du Nouveau-Brunswick, de la Nouvelle-Écosse et de l'Île-du-Prince-Édouard. Les transporteurs suivants y participent:

- G.M. Armour & Son Ltd.
- Atlantic Transport Ltd.
- D'Anjou Transport Ltd.
- Day & Ross Ltd.
- Diamonds Transfer Ltd.
- Drurys Transfer Ltd.
- Elroy's Transport Ltd.
- Howards Transfer Ltd.
- Humphrey's Transfer Ltd.
- I. & H. Transfer Ltd.
- M & D Transfer Ltd.
- Keith MacKinnon Transport Ltd.
- McKay's Transport Ltd.
- Midland Transport Ltd.
- Moffatt Bros. Moving & Storage Ltd.
- Smith Transport - CP Transport
- Speedway Express Ltd.
- Thompson's Transfer Co. Ltd.

Tarif 6000 — Tarif de classes, tarif de fret de tous genres et tarif d'espèces entre les localités des provinces de Terre-Neuve, du Nouveau-Brunswick, de la Nouvelle-Écosse et de l'Île-du-Prince-Édouard. Les transporteurs suivants y participent:

- Day & Ross Ltd.
- Moffatt Bros. Moving & Storage Ltd.

Tarif 7000A — Tarif de fret de tous genres et tarif d'espèces entre les localités situées dans la province de Terre-Neuve. Les transporteurs suivants y participent:

- Day & Ross (Nfld.) Ltd.
- Moffatt Bros. Moving & Storage Ltd.
- Newfoundland Transport Ltd.
- Southern Freight Services Ltd.

Tarif 8000 — Tarif de fret de tous genres et tarif de classes et d'espèces entre les localités de l'Ontario et de Terre-Neuve. Les transporteurs suivants y participent:

- Day & Ross Ltd.
- Speedway Express Ltd.

Tarif 8020 — Tarif des espèces exclues entre des localités de Terre-Neuve et des États-Unis. Les transporteurs suivants y participent:

- Day & Ross Ltd.
- Moffatt Bros. Moving & Storage Ltd.

Tarif C.P.T.2 — Tarif d'espèces en vrac applicable entre les localités du Nouveau-Brunswick. Les transporteurs suivants y participent:

- M & D Transfer Ltd.
- Smith Transport - CP Transport
- G.M. Armour & Son Ltd.

De nombreux transporteurs font affaires dans la région de l'Atlantique sans être membres du bureau des tarifs. Le trafic de fret général entre l'Ontario et les Maritimes est principalement touché. Des transporteurs spécialisés, comme Provost, ne sont pas membres ainsi que d'autres transporteurs à contrat. De plus, la plupart des petites sociétés intraprovinciales ne sont pas membres.

B. Bureau des tarifs du Québec inc.
4855 Boyer, Montréal (Québec)

Le Bureau des tarifs du Québec existe sous sa forme actuelle depuis quinze ans. Il comprend 280 actionnaires dont 230 sont des transporteurs participants. Le bureau publie 18 tarifs qui s'appliquent au Québec et entre le Québec et 12 États américains. De plus, il publie un tarif qui s'applique entre le Québec et les provinces atlantiques.

Tarif 120A — Taux de classes et d'espèces entre le Québec et les provinces atlantiques. Les transporteurs suivants y participent:

- Day & Ross Ltd.
- D'Anjou Transport Inc.
- Smith Transport - CP Transport

- Midland Transport Ltd.
- Speedway Express Ltd.
- Cabano Transport
- Transport Letarte

Il existe des transporteurs spécialisés et des transporteurs à contrat qui font affaires entre le Québec et la région atlantique sans être membres du Bureau.

C. New England Motor Rate Bureau, Inc.
14 New England Executive Park
Burlington, Mass. 01803

Ce bureau publie des taux de classes et d'espèces entre la Nouvelle-Angleterre, le Connecticut, le Massachusetts, le New Hampshire, le Rhode Island et le Vermont d'une part et le Nouveau-Brunswick, la Nouvelle-Écosse et l'Île-du-Prince-Édouard d'autre part. Les transporteurs suivants y participent:

- Quinn Freight Lines
- Coles Express
- Sanborns Motor Express
- Midland Transport Ltd.

D. The Middle Atlantic Conference
P.O. Box 397, Riverdale, Maryland 20840

Ce bureau publie des taux de classes et d'espèces entre le Delaware, le district de Columbia, le Maryland, le New Jersey, l'État de New-York, la Pennsylvanie, la Virginie et la Virginie de l'Ouest d'une part ainsi que le Nouveau-Brunswick, la Nouvelle-Écosse et l'Île-du-Prince-Édouard d'autre part. Les transporteurs suivants y participent:

- Quinn Freight Lines
- Coles Express
- Sanborns Motor Express
- Midland Transport Ltd.

Certains transporteurs spécialisés qui acheminent le trafic du poisson en direction du sud et le trafic des fruits et légumes vers le nord, en provenance et à destination des États-Unis et de la région atlantique, ne sont pas membres d'un bureau de tarifs. Dans une large mesure, ces commerçants transportent des espèces exclues à l'intérieur des États-Unis et leurs taux ne sont pas déposés auprès de l'I.C.C. Ces transporteurs déposent des taux indépendamment auprès des commissions de réglementation des provinces maritimes; cependant, des transporteurs se réunissent parfois (jusqu'à concurrence de cinq) pour les procédures de dépôt.

Bureaux de tarifs desservant les points extérieurs

Les quatre bureaux de tarifs susmentionnés publient des tarifs à l'égard du trafic en provenance et à destination d'endroits précis indiqués pour les mouvements des provinces atlantiques. Une grande partie du trafic couvre cependant des endroits situés à l'extérieur du territoire des quatre bureaux de tarifs, que ces mouvements proviennent de la région atlantique ou qu'ils y soient destinés. Ce trafic est régi par l'application de plusieurs tarifs publiés par au moins deux bureaux de tarifs.

La Canadian Transport Tariff Bureau Association est située à Toronto (Ontario) et représente le plus important bureau de tarifs du Canada. Elle couvre principalement trois territoires, soit l'Ontario, la région Ontario - Québec et la région Est-Ouest.

Ainsi, le trafic acheminé de Halifax à Winnipeg pourrait être assujetti à plusieurs taux, dont le tarif de l'Atlantic Provinces Motor Carrier Tariff Bureau pour le trajet Halifax - Toronto et le tarif de la Canadian Transport Tariff Bureau Association pour le trajet Toronto - Winnipeg.

Le Niagara Frontier Tariff Bureau Inc. est situé à Buffalo (New York). Il dessert notamment le trafic acheminé entre l'Ontario et le Québec et les États-Unis par Buffalo et Detroit. Les taux applicables au trajet Halifax - Buffalo pourraient être assujettis au tarif de l'Atlantic Provinces Motor Carrier Tariff Bureau pour la partie Halifax - Toronto et au tarif du Niagara Frontier Tariff Bureau Inc. pour la partie Toronto - Buffalo.

Appendice B

LA LOI SUR LES SUBVENTIONS AU TRANSPORT DES MARCHANDISES DANS LA RÉGION ATLANTIQUE ET L'INDUSTRIE DU CAMIONNAGE

Rapport préparé par R.H. Matheson

1. Les conclusions et recommandations de la Commission royale d'enquête MacPherson sur les transports

Avant 1961, les camionneurs des provinces maritimes ont prétendu, pendant plus de 28 ans, que la position privilégiée dont les compagnies ferroviaires bénéficiaient en vertu de la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes [1] nuisait au développement d'une industrie plus prospère pour desservir les personnes et les entreprises dans le soi-disant "territoire choisi".

Essentiellement, la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes (L.T.T.M.P.M.) prévoyait le paiement aux compagnies ferroviaires d'une compensation représentant la différence entre les soi-disant taux normaux et les taux payés par les expéditeurs; cette compensation équivalait à:

20 % pour les envois intra-territoriaux, y compris les exportations outre-mer, et

30 % pour les mouvements de sortie depuis le territoire choisi vers des endroits du Canada situés à l'extérieur de ce territoire.

Le territoire choisi couvre les provinces atlantiques et la partie du Québec allant jusqu'à Diamond Junction et Lévis.

Dans son rapport de 1961 (volume II), la Commission MacPherson recommandait que les dispositions de la L.T.T.M.P.M. s'appliquent à tout transporteur public détenteur d'un permis valable et préconisait l'élimination du facteur de compensation de 20 % dans le cas de mouvements de marchandises à l'intérieur du territoire choisi, sauf pour Terre-Neuve. La position de la Commission était la suivante: "Nous sommes convaincus que l'industrie du camionnage dans les provinces de la Nouvelle-Écosse, du Nouveau-Brunswick et de l'Île-du-Prince-Édouard a pris, malgré ce désavantage, une telle expansion que le retrait de la subvention versée à l'égard des expéditions effectuées exclusivement au sein de la région atlantique aura généralement pour effet de porter les taux de transport par rail à un niveau qui stimulera le trafic." [2]

Bien que la Commission MacPherson n'ait pas affirmé en toutes lettres que les subventions spéciales au transport constituaient un instrument de politique nationale destiné à limiter l'impact négatif de la distance à parcourir pour atteindre les plus gros marchés en partant de la région atlantique canadienne, il est permis de croire qu'elle envisageait la possibilité qu'une partie du programme de compensation qu'elle proposait puisse favoriser le trafic en direction de l'ouest.

Quoi qu'il en soit, il est regrettable que la Commission se soit peu attardée, si elle l'a fait, aux taux applicables aux mouvements d'entrée des matières premières acheminées vers des points de transformation dans la région atlantique canadienne; ces taux constituaient un élément important du coût global des envois en direction de l'ouest. C'est ce qu'on appelle le facteur de transport pour les mouvements d'entrée de matières destinées à l'usinage en transit, à la fabrication ou à la production agricole, qu'il s'agisse de bois à pâte, de copeaux, de bois de campêche, de fertilisants, etc. Certains de ces taux pourraient appartenir à la catégorie des "taux de consolidation".

Avant le 1er juillet 1927, lorsque le CN a annulé les taux des mouvements d'entrée pour le bois à pâte transporté aux usines du Nouveau-Brunswick, il désirait alors augmenter le rendement des facteurs de taux relativement peu élevés des mouvements d'entrée. Quelle est la situation aujourd'hui?

Envisagés dans l'optique de coûts qui se dégage de la clause compensatoire de la Loi sur les chemins de fer (art. 276), les taux peu élevés qui s'appliquent aux mouvements d'entrée des matières premières deviennent plus marginaux et plus vulnérables sous l'influence des poussées inflationnistes. La concurrence sur le marché peut être minime en ce qui a trait à des facteurs tels que les taux de groupage.

Cependant, lorsque les conditions de la concurrence ont changé après 1927, il est évident que le facteur de compensation global de 20 % applicable au trafic interne de toutes les marchandises a profité aux compagnies ferroviaires lorsque les réductions étaient appliquées pour faire face à la concurrence provenant des autres modes de transport. De toute évidence, cette concurrence subventionnée a nui à l'essor des entreprises de camionnage. De plus, ce n'est qu'en 1956 que le Nouveau-Brunswick a adopté sa Loi sur les transports routiers et que la Nouvelle-Écosse et l'Île-du-Prince-Édouard ont fait de même en 1958, ce qui semble indiquer que l'univers du camionnage n'avait pas encore atteint un niveau propre à justifier une intervention de la part des gouvernements provinciaux.

Malgré la recommandation de la Commission MacPherson visant à annuler la compensation intra-territoriale de la L.T.T.M.P.M., le concept d'enclave économique inhérent à la structure relativement plus basse des taux ferroviaires dans les Maritimes était valable. En plus de minimiser les effets des coûts relativement élevés de certaines sections du droit de passage, il a favorisé le développement en conservant l'échange de marchandises intra-régional à des niveaux compatibles avec l'objectif et l'intention reconnus du chemin de fer à prime abord. À cet égard, nous citerons les propos de M. James J. McRae: "La première façon d'augmenter la valeur ajoutée des Maritimes consiste à réduire au minimum les coûts de l'échange intra-régional des produits à l'intérieur des Maritimes. C'est

pourquoi la cessation de la subvention inter-régionale que préconise la Commission MacPherson semble illogique." [3]

2. Le résultat des recommandations et demandes visant à augmenter et réattribuer les paiements relatifs aux taux statutaires

Quelques années plus tard, les principes essentiels qu'avait formulés la Commission MacPherson ont finalement été adoptés presque intégralement dans a) une loi définissant et appliquant une politique nationale des transports au Canada, modifiant la Loi sur les chemins de fer et, par répercussion, d'autres lois et édictant d'autres dispositions qui en découlaient (Loi nationale sur les transports, 1966-1967 (9 février 1967)), et b) une loi autorisant des subventions aux transports dans la région atlantique (Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique, 1969 (9 juillet 1969)).

La substance de la législation visant à appliquer, en tout ou en partie, les principes recommandés par la Commission MacPherson a fait l'objet de représentations et de discussions avec des groupes intéressés ainsi que de consultations et d'études avant et après la présentation des projets de loi. Il est juste de dire que les mesures adoptées, du moins en partie, sont loin d'avoir été acceptées à l'unanimité.

La partie saillante de la Loi nationale sur les transports n'est entrée en vigueur qu'en septembre 1967 et l'on a jugé prudent de consulter les quatre premiers ministres des provinces atlantiques avant de proposer une nouvelle politique de transport dans les provinces maritimes. En août 1966, le gouvernement fédéral avait mandaté l'Economist Intelligence Unit Limited de Londres (Angleterre) pour effectuer une étude sur les transports dans les provinces atlantiques. Le rapport a été publié en janvier 1967.

Plus tard, une éude a été entreprise sous l'égide des premiers ministres des quatre provinces maritimes. Les propositions recueillies et étoffées par des consultations ont constitué la base d'un rapport qui a finalement été présenté à ces premiers ministres en février 1969. Ce rapport est devenu leur document de base intitulé "The Basic Element of an Atlantic Transportation Policy" (Les fondements d'une politique de transport dans les provinces atlantiques).

Dans ce document, on a souligné que le principe de la L.T.T.M.P.M. reposait sur une base parfaitement légale. De plus, le document contient plusieurs conclusions, observations et recommandations-clés traduisant la position des quatre premiers ministres des provinces atlantiques (à l'époque) à l'égard, notamment, a) des lois et règlements sur les transports routiers, de l'uniformité, de la compabilité, du

dépôt des taux, de l'adhésion aux taux déposés, des itinéraires et des services assurés, et b) de la juridiction intraprovinciale, des subventions, de l'application d'une nouvelle politique de subventions, etc.

L'adoption de la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique (L.S.T.M.R.A.), qui remonte au 26 juin 1969, coïncide avec la formation du comité fédéral-provincial sur les transports dans la région atlantique (ci-après appelé le C.F.P.T.R.A.), qui avait été recommandée dans l'étude. Le Comité avait pour mandat d'évaluer l'efficacité de la compensation en vertu de la L.T.T.M.P.M. et les subventions à venir en vertu de la L.S.T.M.R.A. et les effets des réductions ou éliminations possibles de ces subventions et de formuler des recommandations sur l'annulation d'une partie ou de la totalité des subventions et sur la répartition des fonds accordés en fonction de leur utilité.

Le Comité a publié trois rapports (en plus d'études spéciales): le premier a paru le 6 mai 1970, le deuxième, le 8 mars 1972 et le troisième, le 30 octobre 1973. Les recommandations contenues dans ces rapports ont été acceptées dans une large mesure et ont constitué la base des décrets adoptés conformément à la L.S.T.M.R.A.

3. La Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique

a) Objectifs

Dans la région atlantique, on a constamment soutenu que toute modification apportée au programme de subventions ou de compensation devait l'être de manière à ne pas déroger au principe fondamental sous-jacent à la L.T.T.M.P.M.

Évidemment, la différence entre compensation et subvention n'a pas toujours été très nette. La L.T.T.M.P.M. prévoyait un programme de compensation des taux en vigueur en 1926-1927 selon une moyenne arbitraire fixée d'après les résultats des études de la Commission Duncan. Le but de cette commission était de permettre aux marchands, commerçants et manufacturiers des Maritimes d'avoir accès aux marchés de l'ensemble du Canada, donc de sortir de l'enclave économique limitée de leur région. On endossait ainsi le mandat confié au CN en matière de transport ferroviaire et fournissait du même coup un programme de compensation des taux réduits. En fait, l'article 4 de la L.S.T.R.M.A., relatif à l'augmentation de 20 % à 30 % des paiements prévus à la L.T.T.M.P.M., s'intitule "Taux abaissés pour la compensation".

L'élargissement du programme de compensation prévu à la L.T.T.M.P.M. visant à inclure d'autres modes de transport est, tout compte fait, synonyme de "subvention".

L'adoption de la L.S.T.R.M.A. est, dans une grande mesure, due à la nécessité de reconnaître la différence entre compensation et subvention. Cette Loi aurait d'ailleurs mieux porté le titre de "Loi sur les subventions au transport des marchandises dans le territoire choisi", puisqu'elle régit un vaste territoire comprenant les provinces atlantiques et une partie du Québec, c'est-à-dire la rive sud du Saint-Laurent, de la route 23 (reliant Lévis à la route 201 dans l'État du Maine) en allant vers l'est.

Quoi qu'il en soit, la Loi a ouvert la porte aux transporteurs pour compte d'autrui qui peuvent maintenant recevoir la compensation de 30 %, applicable aux taux ferroviaires, pour le transport de marchandises hors du territoire choisi, défini dans la Loi, vers des points situés au Canada, donc à l'ouest, le trafic de messagerie étant compris. Bien que le facteur de 20 % ait été maintenu à l'égard des taux ferroviaires intra-régionaux, la Loi prévoyait un mécanisme de retrait total ou partiel après étude et recommendations sur l'efficacité du programme de compensation, etc. On doit remarquer que la Loi contenait des mesures relatives aux modifications éventuelles à la L.T.T.M.P.M., qui protège contre tout changement jugé inacceptable, en même temps qu'elle faisait passer de 20 % à 30 % le taux de compensation maximum relatif aux mouvements vers l'ouest qui était en vigueur depuis le 1er juillet 1957.

Les articles 5 et 6 de la Loi permettaient l'adoption de modifications aux subventions accordées au trafic effectué à l'intérieur et en provenance du territoire choisi.

b) Facteurs fédéraux-provinciaux

Entre la date d'entrée en vigueur de la L.S.T.M.R.A., soit le 15 juillet 1969 [4] et le milieu de 1980, bon nombre de propositions et contre-propositions découlant de recommandations et d'études ont été formulées afin d'appliquer la L.S.T.R.M.A. à la lumière de l'évolution de la situation.

Dans son premier rapport, le C.F.P.T.R.A. recommandait que la compensation de 20 % versée aux compagnies ferroviaires à l'égard des réductions de tarifs à l'intérieur du "territoire choisi" passe à 17 1/2 % et soit également accordée aux camionneurs publics, (soulignement ajouté) sauf dans le cas du transport d'articles ménagers et que, à compter du 1er avril 1972, le taux des subventions baisse de 2 1/2 % jusqu'à ce qu'il soit complètement éliminé le 1er avril 1977.

D'autres recommandations incluaient: a) l'octroi d'une subvention spéciale pour permettre aux utilisateurs de concurrencer favorablement leurs adversaires lorsqu'ils éprouvaient des difficultés occasionnées par le retrait de la subvention - notamment lorsque le problème était un problème de transport; b) la réduction des frais des transporteurs routiers sur les traversiers de l'Île-du-Prince-Édouard et de Terre-Neuve; c) une modification à la L.S.T.M.R.A. afin d'offrir une

subvention aux transporteurs routiers pour le trafic en direction de l'ouest sur la même base que la subvention accordée aux compagnies ferroviaires; et d) l'élimination des subventions dans le cas du mouvement des articles ménagers.

Dans une déclaration publiée le 10 juillet 1970, le ministre des Transports, M. Don Jamieson, indiquait que les recommendations-clés du comité seraient adoptées.

Bien que le tarif des compagnies ferroviaires reflétant le changement ne soit entré en vigueur que le 6 février 1971, la première étape de l'élimination a été appliquée en vertu des décrets CP 1970-2014 et CP 1970-2015 (tous deux en date du 17 novembre 1970). Cette première étape couvrait l'élimination des subventions applicables au mouvement intra-territorial des articles ménagers.

L'article 3(2) du décret CP 1970-2015 stipule que: "Le montant de subvention spéciale certifié par la Commission à l'égard d'un mouvement éligible (sic) doit être dix-sept et demi p. 100 du montant global des taxes, taux, frais ou autres rétributions facturés ou réclamés par les camionneurs et qui, de l'avis de la Commission, s'appliquent à ce mouvement éligible."* En plus des frais de transport sur la route déterminés par les camionneurs, les frais admissibles aux subventions en vertu de la L.S.T.M.R.A. incluent les frais relatifs:

1. aux expositions,
2. aux détournements,
3. au service d'escorte,
4. à l'usage exclusif d'un véhicule,
5. au transport par voie d'eau,
6. à la surcharge sur le carburant,
7. au chauffage,
8. à la location à prix réduit,
9. aux conteneurs,
10. aux réfrigérateurs,
11. aux excédents de poids ou de longeurs imposés aux usagers,
12. aux arrêts,
13. en général, à tous les frais reliés aux taux de transport sur la route.

Les subventions internes n'ont pas été éliminées de la façon initialement proposée par le C.F.P.T.R.A., même si ce dernier avait recommandé, dans son rapport du 8 mars 1972, que l'on procède à une deuxième diminution de 2 1/2 % à compter du 1er avril 1972. (Il est difficile de concilier la date de cette proposition avec celle des règlements de la Commission canadienne des transports à l'égard du dépôt des tarifs.)

---

* La Commission désigne la Commission canadienne des transports.

Le comité avait également recommandé:

a) le paiement d'une subvention égale à 17,5 % sur le transport intra-régional de pommes de terre, de copeaux de bois, de bran de scie et des rebuts de bois et un examen sérieux de la possibilité de verser cette subvention directement à l'expéditeur (soulignement ajouté); et

b) la poursuite du programme de construction d'autoroutes carrossables, en vue de favoriser la création d'un milieu concurrentiel pour les usagers du transport.

Au cours d'une allocution prononcée devant la Chambre des communes le 6 juin 1972, M. Jamieson a fait allusion à d'autres consultations qui seraient menées avec les premiers ministres de la région atlantique canadienne et a été invité, à titre de ministre des Transports, "à affirmer publiquement que toute politique de transport moderne et flexible pour la région atlantique serait fondée sur la nécessité de diminuer les coûts relatifs à la commercialisation des produits fabriqués dans la région en réduisant l'impact de la distance". Sur ce point, il déclarait: "J'aimerais répéter que la politique sera fondée sur la nécessité de diminuer les coûts des produits fabriqués dans la région en réduisant l'impact de la distance." [5]

La question de la sélection des marchandises admissibles à une subvention additionnelle applicable au mouvement en direction de l'ouest a été soulevée en avril 1973, lorsque M. Jean Marchand, qui était alors ministre des Transports, a demandé une liste des marchandises qui pourraient être admissibles à une augmentation de la subvention lorsqu'elles étaient transportées en direction de l'ouest de la région atlantique. Au mois de juillet de cette année, on a demandé aux expéditeurs de remettre des demandes à l'égard des marchandises qu'ils produisaient et qui, selon eux, seraient admissibles.

Dans son rapport du 30 octobre 1973, le C.F.P.T.R.A. a fait allusion aux diverses études dont il s'est inspiré pour tirer des conclusions sur différentes propositions. À la lumière de ces études, il a formulé les principales recommandations suivantes:

a) qu'une subvention sélective de 20 % en plus du montant de 30 % accordé pour le trafic en direction de l'ouest soit versée pour le transport de produits agricoles et de produits de la pêche non transformés ainsi que de marchandises fabriquées "dont la valeur ajoutée est importante et qui sont compatibles avec les objectifs régionaux de croissance économique";

b) que l'élimination progressive des subventions internes existantes recommence "par une réduction de 2 1/2 points pour atteindre un niveau de 15 % le ler janvier 1974";

c) que la date d'élimination finale soit reportée du ler avril 1977 au 31 décembre 1978;

d) que seulement certaines marchandises spécifiques, dont le nombre peut être augmenté, soient admissibles à la subvention après le 1er janvier 1975.

Le Comité a également proposé le respect d'autres stipulations et conditions à l'intérieur d'un délai précis. En outre, le comité a suggéré que toute économie résultant des éliminations "soit redistribuée à des activités de transport ayant de plus grandes répercussions économiques" (soulignement ajouté).

Adopté le 9 avril 1974, le décret CP 1974-844 (qui est entré en vigueur le 15 avril 1974) prévoyait des règlements sur le paiement d'une subvention sélective de 20 % en plus de la subvention régulière de 30 % à l'égard du mouvement de sortie de certaines marchandises en provenance du territoire choisi, lorsque ce transport est effectué par des camionneurs titulaires d'un permis, des compagnies ferroviaires ou des compagnies de messageries ferroviaires. À ce sujet, on mentionne des taxes, taux, frais ou autres rétributions (soulignement ajouté). Le règlement prévoit également qu'aucune subvention n'est payable à l'égard d'un mouvement de sortie lorsque les frais de transport de gare à gare se chiffrent à moins de 50 $ (depuis le 15 avril 1974, un bon nombre de changements supplémentaires ont été appliqués par décret).

Ce n'est que le 22 octobre 1974 qu'une autre réduction de 2 1/2 % des subventions internes a été autorisée par le décret CP 1974-2352 (pour les compagnies ferroviaires) et par le décret CP 1974-2353 (pour les camionneurs) qui sont entrés en vigueur le 24 décembre 1974; en vertu de ces décret, la subvention de 17 1/2 % a glissé à 15 % (près d'un an après la date suggérée par le Comité).

Par la suite, les gouvernements fédéral et provinciaux se sont consultés et ont accepté en principe la méthode sélective à appliquer pour répartir les subventions de transport de la région atlantique aux expéditeurs de marchandises produites régionalement et transportées à l'intérieur du territoire choisi. En mai 1977, on avait d'abord prévu que la méthode sélective serait appliquée vers la fin de 1977. C'est d'ailleurs en ce sens que le "Décret sur l'abolition de l'abaissement des tarifs" (décret PC 1977-1617, en date du 9 juin 1977), qui devait entrer en vigueur lorsque le Règlement du 17 novembre 1970 sur les subventions spéciales au transport de marchandises dans la Région atlantique serait aboli, a été adopté. Cependant, à l'automne de 1977, certains camionneurs

importants se sont opposés farouchement à cette méthode de paiement qui a finalement été abandonnée.

Dès le 11 novembre 1977, il est devenu manifeste que l'on n'avait pas envisagé toutes les difficultés et exigences inhérentes à l'application du nouveau programme. Le 19 décembre 1977, M. Otto Lang, alors ministre des Transports, a annoncé que la date d'entrée en vigueur prévue pour le programme interne révisé serait le 1er avril 1978. Ce n'est que le 1er juin 1978, qu'on a adopté le décret CP 1978-1812 prescrivant les nouveaux règlements qui prévoyaient une période d'élimination progressive de deux ans de la subvention générale de 15 % et l'entrée en vigueur du programme sélectif dès le 1er septembre 1978.

En vertu du nouveau programme, les fonds de subvention au transport devaient être octroyés à d'autres programmes nécessaires [6].

Il convient également de souligner que le programme de subventions aux taux de fret a été intégré au "programme de renforcement des autoroutes" pour faire partie du "programme de transport des provinces atlantiques".

4. Les subventions et dépenses consécutives

Dans l'étude qu'elle effectuait en 1967 pour le gouvernement du Canada, l'Economist Intelligence Unit de Londres (Angleterre) commentait comme suit les effets des paiements en vertu de la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes:

> "Il est pratiquement impossible d'évaluer l'importance de la subvention. Par conséquent, toute partie intéressée peut prétendre avec succès que la Loi est efficace ou non selon la façon dont les données disponibles sont interprétées (soulignement ajouté). Cependant, il est raisonnable de conclure que la région a bénéficié de l'application de la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes, que ces avantages sont aujourd'hui moins importants qu'ils ne l'étaient et que l'application de la Loi a également entraîné des conséquences indésirables qui n'ont jamais été voulues [7] [soulignement ajouté]."

Quoi qu'il en soit, on admettait d'une façon générale que les expéditeurs ne bénéficiaient pas pleinement du programme de compensation ou de subventions applicable au transport des marchandises à l'intérieur du territoire choisi. Cette observation a également constitué la base des conclusions et de la recommandation entraînant l'établissement du programme de

sélection conformément aux décrets PC 1974-844 (9 avril 1974) et PC 1978-1812 (1er juin 1978).

Avant 1972-1973, les paiements versés en vertu de la L.T.T.M.P.M. n'avaient pas été répartis entre les mouvements de sortie depuis le territoire choisi pour les envois par chemin de fer; cependant, des déterminations spéciales étaient effectuées de temps à autre. Ainsi, Transports Canada a fourni à l'Economist Intelligence Unit des données indiquant que, pour l'année 1963, 51 % des subventions versées au C.N. étaient applicables au trafic interne alors que 49 % de ces subventions étaient applicables au trafic en direction de l'ouest [7]. En 1967, environ la moitié du transport que le C.N. effectuait à l'intérieur du territoire choisi était offert à des tarifs concurrentiels par rapport au transport routier ou au transport par eau [8].

Le programme de subventions appliqué de 1969 à 1980 est illustré aux tableaux A à C. Ces tableaux s'appliquent à la période comprise entre la date d'entrée en vigueur de la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique et la cessation des subventions internes générales coïncidant avec l'application du programme sélectif pour les mouvements de sortie en vertu des décrets PC 1974-844 (qui est entré en vigueur le 15 avril 1974) et CP 1978-1815 (qui est entré en vigueur le 1er septembre 1978 à l'égard des mouvements internes).

L'analyse des paiements de subventions doit s'appuyer sur des observations des débours annuels découlant de la mise en application des décrets-clés. Ces débours ont résulté du désir des deux paliers de gouvernement de maximiser les avantages découlant des subventions. On espérait que des révisions des paiements internes permettraient de réaffecter les fonds disponibles dans d'autres programmes, comme les subventions au trafic en direction de l'ouest et l'amélioration des autoroutes.

Pour commenter l'évolution du programme de subventions, il faut tenir compte de la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique et des décrets-clés suivants:

		Date d'entrée en vigueur
a)	Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique (1967) Décret CP 1969-1483 22 juillet 1969	15 juillet 1969 - objectif principal accorder des subventions pour le trafic en direction de l'ouest aux camionneurs et, subséquemment, aux compagnies de messageries ferroviaires.
b)	Décret CP 1970-2015 17 novembre 1970	Compensation ou subventions internes réduites de 20 % à 17 1/2 %

	Camions - en vigueur le 1er octobre 1970 Chemins de fer - en vigueur le 5 février 1971.
c) Décret PC 1973-2632 4 septembre 1973	Le transport "pour compte d'autrui" d'envois entre des endroits non situés sur une voie publique devient admissible aux subventions.
d) Décret CP 1974-844 9 avril 1974	Entré en vigueur le 15 avril 1974 - les subventions de 30 % augmentent de 20 % pour le transport par rail et camion de certaines marchandises en direction de l'ouest.
e) Décret CP 1974-2353 22 octobre 1974	Entré en vigueur le 27 décembre 1974 - les subventions internes accordées aux camionneurs et aux compagnies ferroviaires glissent de 17 1/2 % à 15 %.
f) Décret CP 1978-1812 1er juin 1978	Prévoit l'élimination progressive de la subvention interne de 15 % accordée aux camionneurs et aux compagnies ferroviaires en deux étapes de 7 1/2 % à compter du 1er septembre 1978 et du 1er septembre 1979 pour se terminer le 31 août 1980, ainsi que l'octroi d'une subvention de 15 % pour une liste choisie de marchandises à compter du 1er septembre 1978 [9].

Il y a lieu de se demander quelles ont été les répercussions de ces principaux décrets sur le plan des subventions accordées au trafic interne et au trafic en direction de l'ouest depuis la période précédant d'adoption de la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique jusqu'à l'année civile 1980 inclusivement.

Avant l'entrée en vigueur de cette Loi, on estimait qu'environ 45 % des paiements versés aux compagnies ferroviaires en vertu de la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes s'appliquaient au trafic en direction de l'ouest, alors que 55 % de ces paiements s'appliquaient au trafic interne [10]. Les tableaux A à C indiquent la répartition de ces subventions à la suite de l'application des décrets-clés. Les chiffres qui suivent proviennent des tableaux A, B et C.

Paiements en millions de dollars

Rail seulement

Année civile 1969	Trafic en direction de l'ouest	Trafic interne	Total
	6,6 *	8,0 *	14,6
* estimation	(45 %)	(55 %)	

Année financière 1971-1972				
	- Rail			
	Trafic en direction de l'ouest	Trafic interne	Total	% Total
	5,9 *	7,2 *	13,1	65
* estimation	(45 %)	(55 %)		
	- Camion			
	1,6	5,4	7,0	35
	(23 %)	(77 %)		
Totaux:	7,5	12,6	20,1	
	(37 %)	(63 %)		

Année financière 1975-1976				
	- Rail			
	Trafic en direction de l'ouest	Trafic interne	Total	% Total
	8,8	9,0	17,8	45
	(49 %)	(51 %)		
	- Camion			
	4,8	17,1	21,9	55
	(22 %)	(78 %)		
Totaux:	13,6	26,1	39,7	
	(34 %)	(66 %)		

Année civile 1980 - Montant estimatif (note: les paiements provisoires transitoires, évalués au montant de 0,9 million, ont une importance proportionnelle peu significative)	Trafic en direction de l'ouest	Trafic interne	Total	% Total
- Rail	13,8	7,9	21,7	36
	(64 %)	(36 %)		
- Camion	10,7	28,4	39,1	64
	(27 %)	(73 %)		
Totaux:	24,5	36,3	60,8	
	(40 %)	(60 %)		

Augmentation en 1980 comparativement, par exemple, à l'année 1975-1976	Trafic en direction de l'ouest	Trafic interne	% Total
	80 %	39,1 %	53 %
Pour le rail	+ 58 %	- 12,2 %	+ 22 %
Pour le camion	+ 23 %	+ 66,1 %	+ 78,5 %

Le tableau qui précède indique jusqu'à quel point les subventions versées à l'industrie du camionnage ont remplacé la compensation dont les compagnies ferroviaires bénéficiaient pour leurs niveaux de tarifs réduits, notamment sur le plan intra-territorial. À longue échéance, le décret 1978-1812 du 1er juin 1978 aura probablement pour effet de réduire le montant des subventions payables à l'intérieur de la région. Contrairement à ce que la Commission MacPherson avait affirmé, le retrait de la subvention applicable au transport effectué à l'intérieur des Maritimes n'a pas eu pour effet de porter les taux de transport ferroviaire à un niveau stimulant le trafic (par rail). L'application du programme n'a pas eu pour effet d'accroître la compensation et les subventions au trafic de sortie en provenance de la région atlantique canadienne; bien au contraire, les chiffres indiquent que les subventions profitent davantage aux mouvements courte distance pour lesquels le transport par camion comporte des avantages inhérents par rapport au transport par chemin de fer.

En plus des augmentations de la compensation et des subventions, il faut également tenir compte de l'inflation. Entre l'année 1971-1972 et l'année civile 1980, les subventions ont augmenté d'environ 202,5 %. Si l'on applique l'indice de base 100

à l'année 1971, on se rend compte que l'indice a atteint 302,48 pour l'année 1980. En appliquant les indices de prix implicites des dépenses nationales brutes [11] pour cette période, on obtient le montant de 44,7 millions de dollars comparativement au montant de 60,8 millions pour l'année civile 1980, soit une différence de 16,1 millions. Tout en tenant compte de la poussée inflationniste, il faut attribuer cette différence de 16,1 millions de dollars à l'accroissement des subventions ainsi qu'à la sous-évaluation du processus d'"élimination progressive" de l'accord de compensation globale et de son remplacement par le programme de subventions sélectives.

5. La structure du trafic et des subventions en 1977

a) Les subventions régulières ou subventions de base et les subventions sélectives pour le trafic en direction de l'ouest

Au cours de l'été 1980, la Direction de l'exploitation et des tarifs a prélevé un échantillon des demandes formulées en 1977 à l'égard des paiements versés aux camionneurs en vertu de la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique. Malheureusement, les données à traiter étaient limitées aux documents concernant les demandes et, par conséquent, l'absence de chiffres sur la distance parcourue a limité l'importance des données aux fins de l'analyse. Pourtant, malgré cette absence et l'élément d'erreur dont il faut tenir compte dans l'introduction des données, celles-ci se sont révélées très utiles pour déterminer la structure du trafic et des subventions à l'égard des mouvements en direction de l'ouest (échantillon de 25 %) et des mouvements internes (échantillon de 5 %) respectivement à l'extérieur et à l'intérieur du territoire choisi.

Certains sont d'avis que le transport par camion est généralement plus avantageux au point de vue de l'énergie et des coûts que le trafic par wagons complets, lorsque la distance à parcourir se situe entre 200 et 300 milles (et même davantage dans le cas de certaines marchandises et lorsqu'il est possible de transporter des charges élevées dans les deux directions). D'autre part, on admet généralement que, dans le cas des parcours excédant 200 milles d'un point à l'autre, le chemin de fer est plus efficace (coûts et énergie) pour transporter des charges de 60 à 100 tonnes par wagon [12]. L'augmentation des coûts de l'énergie aura tendance à réduire les avantages du transport par camion par rapport à ceux du transport par rail.

En prenant connaissance des conclusions et observations suivantes, le lecteur doit tenir compte du fait qu'aucune donnée relative à la distance parcourue n'a été relevée à l'égard des demandes de subventions.

L'analyse des données a confirmé que, sur le plan des subventions régulières, le territoire choisi du Québec a

bénéficié des subventions jusqu'à concurrence de 72 % des tonnes totales transportées vers l'extérieur et de 57 % des subventions totales.

Dans la catérogie des marchandises choisies, le Nouveau-Brunswick se classe au premier rang parmi les provinces, avec 43,8 % du tonnage et 42,6 % des subventions.

L'addition des tonnages relatifs aux subventions régulières et sélectives nous fait voir que le secteur du Québec vient en tête de liste avec 45,4 % du total, le Nouveau-Brunswick se classe au deuxième rang avec 35,1 % et les provinces plus éloignées se partagent le 19,5 % qui reste. Quant aux subventions versées, le Nouveau-Brunswick vient au premier rang avec 33,2 %, le Québec suit avec 33,0 % et la Nouvelle-Écosse se classe troisième avec 19,8 %. Cette dernière comparaison indique l'impact des programmes de sélection de marchandises (voir le tableau D).

De plus, sur le plan des tonnes transportées à des endroits du Québec, hors du territoire choisi, de l'Ontario et de l'ouest du Canada, 71,8 % du tonnage total canadien relatif aux subventions régulières et 32,9 % du tonnage total canadien relatif aux subventions sélectives provenaient du territoire choisi du Québec.

Sur le plan des mouvements de sortie du tonnage sélectif, le Nouveau-Brunswick vient au premier rang:

Nouveau-Brunswick	44 %
Québec	33 %
Nouvelle-Écosse	14 %
Île-du-Prince-Édouard et Terre-Neuve	9 %
	100 %

Lorsqu'on additionne les subventions régulières et les subventions sélectives à l'égard des mouvements de sortie, on obtient le classement suivant:

Depuis le territoire choisi	
du Québec	45 %
du Nouveau-Brunswick	35 %
de la Nouvelle-Écosse	13 %
de l'Île-du-Prince-Édouard et Terre-Neuve	7 %
	100 %

En ce qui a trait aux subventions régulières et sélectives versées à l'égard du trafic en direction de l'ouest en provenance du territoire choisi, les pourcentages des montants versés (en 1977) sont les suivants:

Depuis le Nouveau-Brunswick	33,2 %
du territoire choisi du Québec	33,0 %
de la Nouvelle-Écosse	19,8 %
de Terre-Neuve	6,8 %
de l'Île-du-Prince-Édouard	7,2 %
	100,0 %

L'analyse montre également que 98 % du tonnage et 96 % des subventions versées aux camionneurs provenant du territoire choisi du Québec et se dirigeant vers l'ouest se rapportent à des destinations du Québec. Les subventions régulières et sélectives accordées aux mouvements de sortie du Québec appartiennent donc à la catégorie intra-régionale, même si les méthodes de subvention sont différentes.

À l'égard du transport par camion en direction de l'ouest en 1977, 80,5 % du tonnage total et 66 % des subventions totales provenaient du territoire choisi du Québec et du Nouveau-Brunswick, ce qui confirme que les subventions accordées à l'industrie du camionnage profitent davantage aux mouvements de courte distance; par conséquent, le programme de subventions n'est pas un réducteur de l'impact des distances aussi efficace que dans le cas des mouvements par rail en provenance de la région atlantique canadienne.

Les subventions importantes accordées aux camionneurs pour le trafic en direction de l'ouest servent de moins en moins à réduire l'impact de la distance, car le transport grande distance comporte des coûts relativement plus élevés, ce qui entraîne l'imposition de taux plus élevés pour les mouvements en direction de l'ouest par rapport aux mouvements en direction de l'est et un déséquilibre entre le trafic en direction de l'ouest et le trafic en direction de l'est.

Il n'est pas surprenant que, pour le trafic en provenance du territoire choisi et à destination de l'ouest, les produits appartenant à la catégorie du "bois de construction ou produits en bois, sauf les meubles" viennent en tête de liste sur le plan des tonnes et des dollars payés dans le cas des subventions régulières. Cependant, les "envois de fret divers" venaient au deuxième rang dans la catégorie des subventions régulières, ce qui est plus étonnant. Ce groupe de marchandises est constitué en grande partie d'"articles ménagers d'occasion; d'effets et articles personnels militaires; de matériel d'usine ou de bureau usagé" et de divers autres articles d'occasion. Ce groupe a reçu 29,4 % des subventions régulières totales, même s'il venait au cinquième rang sur le plan du tonnage (cette catégorie de marchandises sera commentée plus loin). Les rebuts et ordures viennent au troisième rang, tant sur le plan du tonnage que des subventions. Les autres marchandises régulières couvrent les 33 groupes du Standard Transportation Commodity Code qui ont été adoptés pour l'analyse (voir le tableau G).

En ce qui a trait à la catégorie des subventions "sélectives", la politique consistait à accorder des subventions additionnelles pour le trafic en direction de l'ouest de certaines marchandises industrielles qui appartenaient à la catégorie des marchandises "cultivées, extraites d'une mine, récoltées ou soumises à un procédé de fabrication dans le territoire choisi".

Sur le plan du tonnage et des subventions, les six premiers groupes sont les suivants:

1. produits alimentaires ou produits connexes;
2. pâtes, papier ou produits connexes;
3. bois de construction ou produits en bois, sauf les meubles;
4. produits agricoles;
5. produits textiles;
6. poisson frais ou autres produits de la pêche (voir le tableau H).

(Remarque: les envois de poisson frais ou d'autres produits de la pêche aux États-Unis occupent un rang assez élevé sur le plan du tonnage et de la valeur.)

L'addition des subventions régulières et sélectives a produit les résultats suivants: les subventions régulières accordées pour les envois de fret divers représentaient 12,7 % des dépenses totales et se classaient au troisième rang, les produits alimentaires ou produits connexes recevaient 25,4 % des subventions totales pour le trafic en direction de l'ouest et occupaient donc le premier rang et le "bois de construction ou les produits en bois (sauf les meubles)" occupaient le deuxième rang, recevant 22,2 % du total des paiements. Bien que les produits appartenant à la catégorie des "pâtes, papier ou des produits connexes" venaient au troisième rang quant au poids, ils occupaient le quatrième rang quant aux subventions reçues, soit 11,7 % du montant total (voir le tableau I).

Vingt-cinq groupes industriels ont bénéficié des subventions sélectives qui, pour cette catégorie, représentaient 57 % du montant total.

b) Marchandises réglementées et non réglementées*
- Subventions sélectives intra-territoriales

Malheureusement, il a été impossible d'obtenir des données sur le tonnage relatif à l'échantillon du trafic interne de 5 % pour 1977. Cependant, le montant des subventions versées aux camionneurs réglementés et non réglementés pendant cette année

---

* Les marchandises exclues des règlements sont plus nombreuses dans la région atlantique canadienne qu'au Québec. Des iniquités se produisent lorsque ces différences ne sont pas rattrapées par l'entremise de paiements aux transporteurs réglementés.

nous donne un aperçu bien général de la structure du trafic, malgré l'absence de données sur le tonnage et la distance parcourue ainsi que de données sur la ventilation des marchandises comme dans le cas de l'échantillonnage des mouvements de sortie.

Si l'on compare les subventions reçues des provinces du territoire choisi pour le trafic interne, on obtient le classement suivant:

En provenance et à destination du Nouveau-Brunswick	38,8 %
En provenance et à destination de la Nouvelle-Écosse	34,6 %
En provenance et à destination du Québec	12,1 %
En provenance et à destination de Terre-Neuve	9,9 %
En provenance et à destination de l'Île-du-Prince-Édouard	4,6 %

Les paiements versés (pourcentages) à la province d'origine peuvent être répartis comme suit:

	Réglementés	Non réglementés	Réglementés et non réglementés
Nouveau-Brunswick	42,2	33,0	38,7
Nouvelle-Écosse	34,2	32,1	33,4
Québec* (territoire choisi)	4,6	27,6*	13,5
Terre-Neuve	15,7	6,5	12,1
Île-du-Prince-Édouard	3,2	0,8	2,2

D'après l'analyse, les résultats de l'échantillonnage des subventions accordées aux mouvements de sortie et au trafic interne pour l'année 1977 se rapprochent sensiblement des résultats obtenus pour les années financières 1976-1977 et 1977-1978 sur le plan des dépenses:

* Les marchandises exclues des règlements sont plus nombreuses dans la région atlantique canadienne qu'au Québec. Des iniquités se produisent lorsque ces différences ne sont pas rattrapées par l'entremise de paiements aux transporteurs réglementés.

	Trafic en direction de l'ouest: subventions régulières et subventions sélectives	Trafic interne: camionneurs réglementés et non réglementés	Total
	(en millions de dollars)		
Calculs de l'échantillon	5,7 22 % du total	20,3 78 % du total	26
Montants réels pour 1976-1977	6,1 24 % du total	18,9 76 % du total	25
Montants réels pour 1977-1978	6,5 23 % du total	21,5 77 % du total	28

Remarque: Voir le tableau A.

Un examen des principaux produits transportés à l'intérieur des provinces indique que certaines marchandises qui étaient admissibles en 1977 sont maintenant (1981) exclues conformément au décret CP 1978-1812, comme la gazoline, le mazout distillé, les combustibles résiduaires, la bière et les boissons gazeuses.

6. Répercussions des subventions accordées aux provinces du territoire choisi pour le trafic à destination de l'ouest

Comme nous l'avons déjà mentionné, l'analyse des données informatiques de l'échantillonnage de 1977 des demandes de subventions présentées par les camionneurs pour le trafic en direction de l'ouest a indiqué que, dans la catégorie des subventions régulières, le territoire choisi du Québec a été plus favorisé que les provinces atlantiques. D'autre part, sur le plan des subventions sélectives, le Nouveau-Brunswick vient au premier rang tant sur le plan des tonnes que des subventions, alors que les provinces plus éloignées de la Nouvelle-Écosse, de l'Île-du-Prince-Édouard et de Terre-Neuve ont reçu beaucoup moins. Par conséquent, les subventions accordées à l'industrie du camionnage n'ont pas servi à réduire l'impact de la distance.

S'il existait plus de données précises, il serait plus facile d'évaluer les effets des subventions en regard de certaines marchandises, en tenant compte des tonnages d'origine, des distances parcourues, des délais de transit et de tous autres facteurs connexes. De toute évidence, les données concernant uniquement les tonnes déplacées et les subventions versées ont une valeur analytique limitée.

La valeur, le délai de transit, la demande, la concurrence d'autres sources plus rapprochées du marché, etc., ont une influence considérable sur le caractère compétitif de certaines marchandises dans un marché relativement éloigné.

Sur le plan des coûts, les taux de camionnage et, par conséquent, les subventions sont plus touchés que le rail par la distance, surtout dans le cas du transport en provenance et à destination d'endroits de la région atlantique canadienne où les taux ferroviaires sont établis surtout en fonction de grands groupements ou zones. C'est ce qui explique pourquoi les territoires choisis du Québec et du Nouveau-Brunswick ont reçu des subventions plus élevées.

7. Effet des subventions sur l'application des règlements économiques

a) Influence restrictive apparente de la procédure des demandes

Dans le territoire choisi, Québec et Terre-Neuve sont deux provinces canadiennes qui ont le pouvoir de fixer les taux à l'intérieur et à l'extérieur du territoire. Au Nouveau-Brunswick, en Nouvelle-Écosse et à l'Île-du-Prince-Édouard, le dépôt des tarifs entraîne en pratique leur légalité, bien que le Motor Carrier Act de la Nouvelle-Écosse prévoit que ces taux sont "réputés être légalement en vigueur" à compter de la date effective du tarif.

En vertu des règlements de la C.C.T. en matière de subventions, les camionneurs admissibles doivent déposer leurs tarifs auprès de la Commission. Les modifications, additions ou nouvelles publications doivent être déposées au plus tard dix (10) jours suivant leur entrée en vigueur.

Pour modifier les tarifs déposés dans les provinces du Nouveau-Brunswick, de la Nouvelle-Écosse et de l'Île-du-Prince-Édouard, les camionneurs assujettis aux règlements disposent d'un délai de quinze (15) jours suivant la date d'entrée en vigueur des modifications.

À Terre-Neuve, toutefois, "tout changement apporté aux taux est assujetti à l'approbation préalable de la Commission". Comme la Commission a des pouvoirs très larges, elle pourrait, en pratique, faire preuve d'indulgence dans certains cas, lorsque la situation évolue. Cependant, toute augmentation résultant de réductions appliquées dans le cadre du programme de subventions fédéral est exemptée des exigences applicables.

Dans l'étude intitulée "Le cadre institutionnel de l'industrie canadienne du camionnage" portant sur les "politiques et pratiques" des organismes de réglementation à l'égard des taux, les auteurs faisaient remarquer que le

programme de subventions appliqué en vertu de la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique incitait les camionneurs à se conformer aux tarifs déposés dans les provinces de l'Île-du-Prince-Édouard, de la Nouvelle-Écosse et du Nouveau-Brunswick [13].

Le programme de subventions a donc servi à contrôler les effets du camionnage illégal et à limiter les conséquences résultant du défaut de déposer les tarifs, qui a pris "des proportions alarmantes dans les provinces du Québec et de l'Ontario" [14].

Malgré la controverse qu'a suscitée la question des répercussions de la réglementation sur la structure des tarifs, il est évident que, si cette réglementation est inefficace, aucune analyse comparative des taux déposés par quelque méthode que ce soit (y compris les résultats douteux provenant de la modélisation économétrique des données disponibles) ne peut avoir une valeur probante. Cependant, si l'octroi des subventions en vertu de la Loi sur les subventions au transport des marchadises dans la Région atlantique est assujetti à la vérification des frais ou taux déposés, les transporteurs ont tout intérêt à se conformer à ces taux ou frais. Par conséquent, le camionneur peut modifier ces taux en fonction de l'évolution de la situation et demeurer encore admissible aux subventions, pourvu que le taux modifié soit déposé dans les dix (10) jours de la date d'entrée en vigueur.

Comme le programme de subventions a entraîné un effet restrictif sur les taux exigés, il profite davantage aux transporteurs certifiés qu'aux expéditeurs. Ces transporteurs ont également la possibilité d'être remboursés, ce qui les protège des romanichels et des camionneurs illégaux.

La Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique a également pour effet de limiter les violations des tarifs déposés, notamment dans le cas des tarifs applicables au trafic en provenance et à destination d'endroits situés à l'extérieur du territoire choisi.

Les effets positifs de la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique sur les transporteurs sont examinés plus loin dans la présente étude.

b) Les coefficients d'exploitation

Les compagnies ferroviaires canadiennes ont accueilli avec satisfaction la Loi nationale sur les transports (1966-1967) qui a fait de la concurrence le principal critère d'intervention sur le plan économique au Canada. Contrairement à ce qui s'est produit aux États-Unis de 1935 jusqu'à l'adoption de la législation soi-disant libéralisante en 1980, la réglementation canadienne des camionneurs "pour compte

d'autrui" a consisté en un pot-pourri de mesures provinciales allant des contraintes minimales imposées en Alberta au régime largement réglementé du Québec [15].

Confrontée par l'invasion d'exploitants illégaux, d'accords de location, de violations des taux déposés et de camionneurs privés, la situation qui prévaut actuellement dans l'industrie du camionnage canadienne se compare au sort des compagnies ferroviaires réglementées depuis le moment où le camionnage commercial est apparu comme un mode de transport plus efficace et plus approprié pour les distances plus courtes et où les camionneurs pouvaient mieux satisfaire les demandes des expéditeurs que les compagnies ferroviaires.

Paradoxalement, tout comme c'était le cas des compagnies ferroviaires lors des débuts de l'industrie du camionnage, les camionneurs établis dans le domaine du transport public et du transport à contrat sont maintenant incertains et préféreraient sans doute que l'industrie soit plus réglementée ou que les lois existantes soient appliquées d'une façon plus rigide. La situation énergétique et l'attitude actuelle face à la disparition de la réglementation ne font qu'amplifier le problème.

Il ne fait aucun doute que le programme de subventions en vertu de la L.S.T.M.R.A. a bénéficié à l'industrie du camionnage desservant le territoire choisi des provinces atlantiques. C'est grâce à ce programme que les camionneurs jouissent d'une position avantageuse par rapport aux compagnies ferroviaires dans le cas du transport courte distance, comme le démontrent d'ailleurs les paiements versés en vertu de ce programme.

Il est difficile d'interpréter avec certitude les coefficients d'exploitation moyens et on ne peut conclure de façon catégorique qu'une moyenne supérieure aux moyennes canadiennes à l'égard des camionneurs desservant les provinces atlantiques s'explique par le programme de subventions. Si tel était le cas, il serait raisonnable de conclure que les transporteurs bénéficient de revenus supérieurs à ceux qu'ils auraient autrement obtenus (c'est-à-dire sans les subventions) tout en assurant les services nécessaires. Effectivement, dès 1973, on prétendait ici et là que les camionneurs étaient les principaux bénéficiaires du programme de subventions et que les paiements devaient être versés directement aux expéditeurs plutôt qu'aux transporteurs, de façon à obtenir "un traitement plus équitable envers les expéditeurs de la région atlantique canadienne et à diminuer les taux de ces derniers". L'industrie du camionnage s'est opposée fortement à cette suggestion.

De fait, l'un de plus importants transporteurs a justifié ainsi le paiement des subventions: "L'industrie du transport utilise une partie des fonds provenant de la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région

atlantique pour maintenir des terminus, des services de réclamation, des systèmes de communication et des entrepôts, afin de satisfaire la demande du public. Grâce à ces installations, le public est en mesure d'expédier un colis ou un envoi de 500 lb dans un délai raisonnable d'un endroit à l'autre." [16]

En plus des gros transporteurs qui s'occupent eux-mêmes des demandes de remboursement, les transporteurs admissibles ont retenu les services d'environ 140 agents pour préparer et déposer leurs demandes. Leurs commissions s'échelonnent entre 10 et 30 % du montant que la C.C.T. convient de payer.

8. Taux applicables au trafic en provenance et à destination de la région atlantique canadienne

Lorsqu'on examine l'application du programme de subventions, il faut se poser deux questions.

a) Les expéditeurs de la région atlantique canadienne obtiendraient-ils les services de camionnage dont ils bénéficient maintenant à des taux approchant le niveau subventionné payé par les expéditeurs dans le milieu concurrentiel actuel si le programme de subventions n'existait pas sur le plan intraprovincial et ne s'appliquait pas à l'égard des taux de chemin de fer établis pour faire face à la concurrence du transport par camion ou par eau?
b) Les expéditeurs du territoire choisi obtiennent-ils les bénéfices maximaux des réductions de tarifs obtenues grâce aux subventions versées aux transporteurs en vertu de la L.S.T.M.R.A.?

La Commission royale d'enquête MacPherson a répondu affirmativement à la première question. Comme nous l'avons déjà mentionné, la Commission a recommandé l'abolition de la compensation et des subventions intra-territoriales. Convaincue que la concurrence sur le marché du transport constituait la solution au problème du transport au Canada, la Commission a mal évalué les effets du concept d'enclave économique sur le commerce dans la région atlantique canadienne.

Il est dangereux d'analyser d'une façon isolée la structure des taux subventionnés applicables au service de camionnage à l'intérieur et à l'extérieur de la région atlantique canadienne. En revanche, si l'on isole la structuration des taux compensés en vertu de la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes, on pourra mieux comprendre les fondements de la structure actuelle des taux.

Dans le cas des chemins de fer assujettis à la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces

Maritimes, les soi-disant "tarifs normaux" constituent un point de repère. À l'origine, une partie des normes des tarifs normaux était fondée sur les échelles de tarifs en vigueur dans le territoire maintenant exclu du territoire choisi. De plus, les tarifs applicables aux mouvement d'entrée constituaient les normes à suivre pour les mouvements de sortie, sous réserve des allocations de groupement, des ajustement et des additions. Au fur et à mesure que les conditions du trafic et de l'industrie et d'autres conditions ont changé, y compris la structuration de base découlant de la compensation des taux à l'extérieur du territoire choisi, de nouvelles normes ont été établies; cependant, sauf dans certains cas, les soi-disant taux normaux et leur base étaient relativement les mêmes pour les mouvements en direction de l'est et de l'ouest en provenance et à destination du territoire choisi, à l'exception de certains groupes de tarifs qui prévalaient avant l'adoption de la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes et qui ont continué de s'appliquer.

Les différences dans le trafic résident dans le déséquilibre entre les mouvements en direction de l'ouest et les mouvements en direction de l'est, et ce déséquilibre n'a rien à voir avec les fondements des taux, actuels ou passés. Cela signifie que le trafic en direction de l'est, qui se composait de produits tertiaires ou finis, a entraîné des rendements unitaires homogènes plus élevés que le trafic des matières premières ou semi-finies en direction de l'ouest, lorsque le trafic en direction de l'est était plus favorable.

a) Pratiques intra-territoriales (territoire choisi)

Les comparaisons de taux basées sur les tarifs publiés et déposés ont déjà donné un aperçu de la structuration de taux courante dans un territoire. Si la classe de distribution ou les échelles ou bases de marchandises dans un territoire étaient inférieures à celles qui prévalaient dans un autre, il était raisonnable de conclure que ce rapport apparaîtrait dans l'établissement des prix des marchandises.

Lorsque le véhicule à moteur commercial est apparu comme un mode de transport efficace comportant des avantages inhérents par rapport au rail, le camionneur s'est servi de la structure tarifaire des compagnies ferroviaires pour déterminer le prix de son service. Si la base territoriale était faible, comme c'était le cas du territoire choisi conformément à la L.T.T.M.P.M., les taux des camionneurs étaient réduits en conséquence.

Au fur et à mesure que les routes se sont améliorées et que les véhicules automobiles commerciaux ont accru leur efficacité, ce mode de transport a attiré une partie grandissante du trafic par rail le plus rémunérateur et, grâce à l'avènement d'autres conditions favorables, a envahi d'autres

genres de trafic jugés plus appropriés que le rail. La grève des chemins de fer, qui est survenue en 1950, a contribué fortement à diminuer l'attrait du rail en faveur du camion.

Par conséquent, une comparaison des différents taux prévalant aujourd'hui dans la région atlantique canadienne et des taux similaires en vigueur dans le centre du Canada pour des distances correspondantes dans cette région caractérisée par une forte concurrence n'indique pas vraiment les taux réels. À cet égard, toute évaluation doit tenir dûment compte de tous les facteurs disponibles reliés à des mouvements spécifiques dans diverses catégories.

Malgré tout, les remboursements accordés en vertu de la L.T.T.M.P.M. dans le but de permettre aux compagnies ferroviaires d'offrir des taux compétitifs dans les Maritimes par rapport aux taux du transport par camion ou par eau nous incitent à conclure que le transport routier constituait une force concurrentielle dans les provinces maritimes et a exploité les avantages que les compagnies ferroviaires ne pouvaient offrir malgré les subventions qu'elles recevaient. Cependant, l'industrie du camionnage a prétendu que, malgré l'augmentation des subventions, la compensation accordée aux transporteurs non concurrentiels entre le 1er août 1959 et le 6 avril 1970 dans le territoire choisi a nui considérablement à l'essor de l'industrie.

Pour l'instant, il est raisonnable de conclure, d'après les analyses et études préliminaires, que les taux en vigueur dans le territoire choisi reflètent le programme de subventions en vertu de la L.S.T.M.R.A. Cependant, il est douteux que les expéditeurs de fret intraprovincial aient profité au maximum du programme, sauf peut-être dans le cas des taux négociés dans la catégorie non réglementée. Un examen de la rentabilité du trafic de courte distance semble indiquer que a) certains camionneurs bénéficient également du programme, et b) les subventions accordées aux transporteurs d'articles ménagers ne sont pas nécessaires.

b) Trafic inter-régional (entre le territoire choisi et le reste du Canada)

En 1967, l'Economist Intelligence Unit s'exprimait ainsi dans son rapport: "En vertu de la politique du transport adoptée dans la Loi (LNT), l'utilisation des forces concurrentielles est censée produire la répartition optimale des ressources du transport. Face aux pressions croissantes de la concurrence, le prix des services de transport devrait s'accroître pour tenir compte du montant qu'il en coûte pour assurer ces services. Dans ces conditions, la structure des taux devrait tenir compte du coût du transport longue distance en provenance et à destination des provinces atlantiques; or, la politique antérieure du gouvernement visait justement à réduire

l'effet de la distance dans la structure tarifaire des provinces atlantiques." [17]

Il ne faut pas oublier que cette observation précédait la crise énergétique et la poussée inflationniste des dernières années qui ont entraîné des augmentations démesurées.

Lorsque la L.T.T.M.P.M. est entrée en vigueur le 1er juillet 1927, on a porté de sept à quatre le nombre de groupes ou zones des Maritimes afin de réduire l'impact de la distance [18].

On ne saurait trop insister sur le fait que, compte tenu de la structuration de base de la région atlantique en de grandes zones tarifaires ainsi que de l'incidence historique des taux plus élevés pour le trafic en direction de l'est que pour le trafic en direction de l'ouest, la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes et la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique avaient pour but principal de minimiser les désavantages de la distance pour les expéditeurs de fret en provenance des provinces atlantiques et à destination des grands marchés canadiens.

C'est pourquoi les personnes et industries de la région atlantique canadienne (conscientes de ces tendances) ont été déconcertées de voir que les transporteurs routiers avaient récemment renversé la politique de base des subventions lorsque le Bureau des tarifs du Québec a demandé à la Commission des transport du Québec et obtenu de cette dernière l'approbation d'une augmentation générale de 15 % des tarifs applicables aux mouvements en direction de l'ouest par rapport à 8 % pour les tarifs applicables au trafic en direction de l'est. Cette augmentation est entrée en vigueur le 11 juillet 1977. Lorsque ces augmentations ont d'abord été proposées, la Commission des transports des provinces atlantiques a protesté, mais en vain.

Par la suite, l'A.P.M.C.T. Bureau a appliqué des augmentations semblables pour les taux applicables au transport entre l'Ontario et les provinces atlantiques, et les compagnies ferroviaires ont fait de même à l'égard de leurs taux rail-route pour le transport entre le centre du Canada et les provinces atlantiques.

Après avoir appliqué jusqu'au printemps de 1980 les mêmes augmentations proportionnelles pour le trafic en direction de l'est et en direction de l'ouest, le Bureau des tarifs du Québec a modifié encore une fois ces augmentations dans les deux directions en proposant de déposer auprès de la Commission des transports du Québec des tarifs prévoyant une augmentation de 7 % pour le trafic du Québec en direction de l'est et de 10 % pour le trafic en direction de l'ouest en provenance du Nouveau-Brunswick, de 15 % dans le cas de la Nouvelle-Écosse et de l'Île-du-Prince-Édouard et de 7 % dans le cas de Terre-Neuve.

En cherchant à obtenir des augmentations plus élevées pour le trafic en provenance de la Nouvelle-Écosse et de l'Île-du-Prince-Édouard, les transporteurs (dont plusieurs sont également membres de l'A.P.M.C.T. Bureau à l'égard du trafic entre l'Ontario et les provinces atlantiques) ont indiqué leur mécontentement face aux différences de taux entre le Nouveau-Brunswick, la Nouvelle-Écosse et l'Île-du-Prince-Édouard pour le trafic en direction du Québec. Par la suite, l'augmentation de taux a été généralisée à 10 % pour ces trois provinces maritimes et l'augmentation plus élevée pour le trafic en direction de l'ouest est entrée en vigueur en septembre 1980 [19]. Le 16 mars 1981, des augmentations semblables de 8 % pour le trafic en direction de l'est et de 10 % pour le trafic en direction de l'ouest ont été appliquées encore une fois et l'Atlantic Provinces Motor Carrier Tariff Bureau Ltd. ainsi que les compagnies ferroviaires ont déposé des tarifs reflétant à peu près les mêmes augmentations.

De l'avis des transporteurs membres du Bureau des tarifs du Québec [20], la différence dans les taux entre la Nouvelle-Écosse et l'Île-du-Prince-Édouard ne convient pas au transport longue distance [21], ce qui signifie que les groupements de taux qui constituent la base de la structure tarifaire du transport par rail dans les Maritimes réussissent encore à mitiger l'impact de la distance, que les taux soient concurrentiels ou non. Quoi qu'il en soit, les subventions prévues à L.S.T.M.R.A. sont assujetties implicitement aux mêmes principes et à la même politique que la compensation en vertu de la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes.

c) Évolution de la situation et importance de l'intermodalité dans le programme de subventions

En 1978, 44 % du total des camions et camions-routiers immatriculés dans les provinces atlantiques appartenaient à la Nouvelle-Écosse et le nombre d'immatriculations dans cette catégorie a augmenté de 42 % depuis 1976 pour la région [22].

La même année (1978), les dépenses de carburant représentaient 15,15 % des dépenses totales de transport pour les transporteurs domiciliés dans les provinces atlantiques, comparativement à une moyenne de 13,4 % pour tout le Canada.

De plus, les dépenses de rail-route des transporteurs domiciliés au Nouveau-Brunswick sont passées de 139 482 $ à 767 000 $ et de 0 à 16 504 $ pour les transporteurs domiciliés dans les trois autres provinces atlantiques. Bien que ces montants soient relativement minimes, ils confirment la croissance des activités du CN dans le marché intermodal en 1980; effectivement, ces activités ont presque doublé depuis 1975. Cet accroissement s'explique surtout par l'augmentation du coût du carburant qui influe sur l'industrie du camionnage [23].

Les résultats des tests réalistes effectués par les compagnies ferroviaires ont indiqué que le nombre de tonnes-milles brutes au gallon et le nombre de tonnes-milles produites au gallon étaient plus élevés pour le rail que pour les chargements de camion représentatifs et, par conséquent, lorsque des millions de dollars ont été injectés pour améliorer les sytèmes intermodaux, les données semblent suffisamment éloquentes pour conclure que, dans le cas du transport longue distance de charges complètes en provenance et à destination des terminus, notamment dans le cas de gros groupements*, le système intermodal rail-route semble le plus efficace et le plus apte à accroître les bénéfices provenant des subventions accordées en vertu de la L.S.T.M.R.A. De plus, le système intermodal rail-route a tendance à freiner toute pression en vue d'accroître les mouvements de camion en direction de l'ouest depuis les endroits plus éloignés des Maritimes.

Le tableau qui suit n'est pas un exemple parfait de l'influence des groupements sur la structure des taux applicables au trafic en direction de l'ouest du territoire choisi. Néanmoins, il démontre assez bien les effets de ces groupements, compte tenu du fait que le parcours Halifax - Montréal par chemin de fer représente 189 milles de plus que celui de Moncton - Montréal.

Taux du rail-route Régime II en cents (¢) par 100 lb pour le trafic en direction de l'ouest en décembre 1980.

Marchandises	Provenance	Destination	Taux	Charge complète minimale
Verre laminé	Moncton, (N.-B.)	Montréal (Québec)	198	24 000 lb
Produits alimentaires (Schwartz)	Halifax (N.-É.)	Montréal (Québec)	198	24 000 lb

Références du tarif: articles 5368 et 7500 - Tarif CN n° 465-1

* Les groupements de taux de transport par rail qui prévalent dans la région atlantique canadienne et se reflètent dans la structuration établie conformément à la Loi sur les taux de transport de marchandises dans les provinces Maritimes.

NOTES ET RÉFÉRENCES

[1] La Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes a été sanctionnée au printemps de 1927 et est entrée en vigueur le 1er juillet de cette même année. Cette loi était basée sur les conclusions et recommandations de la Royal Commission on Maritime Claims (Commission royale d'enquête sur les demandes des provinces maritimes). Elle prévoyait une réduction de 20 % des taux à l'intérieur du territoire choisi et, à l'origine, de 20 % du tarif de parcours entier applicable à la portion située dans le territoire choisi et à destination de stations canadiennes situées à l'ouest de Lévis et de Diamond Junction (Québec).

[2] Rapport de la Commission royale d'enquête sur les transports, volume II, décembre 1961, page 259.

[3] A New Measure of the Transportation Cost Burden Faced by Maritime Industries, février 1978.

[4] Décret CP 1969-1483 en date du 22 juillet 1969, qui est entré en vigueur le 15 juillet 1969 - Règlement concernant le versement de subventions aux camionneurs "pour compte d'autrui" détenteurs d'un certificat à l'égard des mouvements de marchandises en provenance de la région atlantique.

[5] Débats de la Chambre des communes, le mardi 6 juin 1970, page 2895.

[6] Document de base déposé par le ministre des Transports, M. Otto Lang, le 25 mai 1977 (page 8).

[7] Volume V, page 62 (Étude de l'E.I.U. de 1967).

[8] The Basic Elements of an Atlantic Transportation Study (1969).

[9] Le décret prévoyait également le paiement de subventions sélectives pour le transport interne aux compagnies de messageries ferroviaires, aux transporteurs par eau et aux transporteurs routiers détenteurs d'un certificat. Subventions accordées aux transporteurs par eau, en millions de dollars: 1978-1979 - 0,05 $; 1979-1980 - 0,23 $; 1980-1981 - 0,40 $.

[10] Volume V, pages 59 et 60 (Étude de l'E.I.U. de 1967)..

[11] Statistique Canada 1965-1979 - catalogue annuel 13-201.

[12] Témoignage du Dr R.A. Bandeen devant le comité permanent du transport, publication n° 2 - Première session du 32e parlement 1980-1981, pages 20-21.

[13] Étude numéro un - Le cadre institutionnel de l'industrie canadienne du camionnage (le secteur public).

Volume II (le secteur privé) page 11 - "Dans les provinces maritimes, le contrôle exercé par le Bureau sur les membres en matière de violation systématique des taux ne constitue toutefois pas un problème. En effet, les transporteurs des provinces de l'Atlantique étant subventionnés, ils sont apparemment moins tentés d'appliquer des taux inférieurs. Le transporteur qui s'y risquerait ne recevrait plus de subvention."

[14] Commentaires formulés par M. Hugh G. Morris lors de la réunion annuelle de la Canadian Highway Transport Lawyers' Association, ville de Québec (Québec) le 5 décembre 1980.

[15] Le cadre institutionnel de l'industrie canadienne du camionnage (secteur public), volume 1, 1980, page 41.

[16] Lettre du Président de Day and Ross Ltd. qui a été publiée dans le Halifax Chronicle Herald du 9 février 1973.

[17] Volume V, page 133 (Étude de l'E.I.U.).

[18] Les facteurs arbitraires ne sont pas directement reliés à la distance. Les groupements ou zones sont des régions où le tarif en vigueur, par exemple, de Campbellton (Nouveau-Brunswick) et Halifax (Nouvelle-Écosse) à Windsor (Ontario), à l'égard d'un wagon complet d'une marchandise non concurrentielle serait le même malgré la différence de distance.

[19] La Commission des transports des provinces atlantiques a incité les transporteurs à modifier leurs propositions de manière à ce que le trafic en direction de l'ouest soit sujet au même montant pour les trois provinces maritimes.

[20] Au Québec, il existe deux bureaux de tarifs qui s'occupent des taux et des paiements en vertu de la L.S.T.M.R.A.: le Bureau des tarifs du Québec et la Conférence des camionneurs québécois inc.

Selon les renseignements reçus du Bureau des tarifs du Québec le 14 avril 1981, environ 180 membres étaient des camionneurs participants: la plupart étaient des transporteurs publics et 10 étaient des transporteurs à contrat (selon l'étude de Transports Canada effectuée en mai 1980 et mentionnée aux présentes, le nombre de transporteurs participants s'élevait à 230).

Le Bureau prépare et dépose auprès de la Commission des transport du Québec des tarifs de taux pour cette dernière les "fixe". De plus, il publie et distribue des tarifs qui incluent les taux internes et les taux applicables au

transport entre le Québec et la région atlantique canadienne. Au 1er janvier 1981, 191 transporteurs de petite et moyenne taille étaient membres de la Conférence des camionneurs québécois inc., qui prépare et soumet des tarifs intraprovinciaux seulement à la Commission des transports du Québec et cette dernière les "fixe". Deux compagnies associées préparent et déposent les demandes présentées en vertu de la L.S.T.M.R.A. Environ 1 000 petits camionneurs font partie de cette dernière catégorie, y compris certains camionneurs du Nouveau-Brunswick.

Dans la région atlantique canadienne, l'Atlantic Provinces Motor Carrier Tariff Bureau s'occupe de la publication, de la distribution et du dépôt des tarifs de fret. En plus de publier les tarifs pour les membres à l'intérieur de la région atlantique canadienne, elle publie et distribue les tarifs applicables aux taux de transport par camion entre l'Ontario et les provinces atlantiques. Selon l'étude de Transports Canada publiée en mai 1980, cette compagnie compte 14 membres, dont plusieurs sont également membres du Bureau des tarifs du Québec.

[21] Basée sur une déclaration de la Commission des transports des provinces atlantiques en date du 4 juillet 1980 concernant les différences d'augmentations des taux entre le trafic en direction de l'ouest et le trafic en direction de l'est.

[22] Statistique Canada - série annuelle 53-219.

[23] Rail-route Régime 1 - Le chemin de fer transporte des remorques appartenant à des transporteurs routiers publics sur des wagons à plate-forme d'un terminus à l'autre (ou rampe d'enraillement).

Rail-route Régime 2 - Le chemin de fer fournit la remorque pour l'expéditeur et la transporte sur des wagons à plate-forme, en plus de fournir les services de cueillette et de livraison.

Rail-route Régime 2 1/2 - Semblable au Régime 2, mais l'expéditeur s'occupe du service de cueillette et de livraison.

Rail-route Régime 3 - Le chemin de fer transporte les remorques appartenant à l'expéditeur ou louées par ce dernier à un taux fixe par mille. L'expéditeur s'occupe du service de cueillette et de livraison.

Tableau A

SUBVENTIONS VERSÉES AUX CAMIONNEURS EN VERTU DE LA LOI SUR LES SUBVENTIONS AU TRANSPORT DES MARCHANDISES DANS LA RÉGION ATLANTIQUE
(en millions de dollars)

Années	Subventions: mouvements vers l'ouest*				Subventions: mouvements internes					Subventions: total combiné
	de base	sélectives	total	% du total combiné	de base	sélectives	provisoires	total	% du total combiné	
1969-70	0,8		0,8							0,8
1970-71	1,4		1,4							1,4
1971-72	1,6		1,6	22,9	5,4			5,4	77,1	7,0
1972-73	2,1		2,1	18,4	9,3			9,3	81,6	11,4
1973-74	2,8		2,8	17,5	13,2			13,2	82,5	16,0
1974-75	3,8	0,7	4,5	21,8	16,1			16,1	78,2	20,6
1975-76	3,7	1,1	4,8	21,9	17,1			17,1	78,1	21,9
1976-77	4,7	1,4	6,1	24,4	18,9			18,9	75,6	25,0
1977-78	5,0	1,5	6,5	23,2	21,5			21,5	76,8	28,0
1978-79	7,1	2,4	9,5	26,2	19,5	6,2		25,7	70,8	36,3
1979-80	7,5	2,6	10,1	26,8	0,9	23,0	3,7	27,6	73,2	37,7
Année civile 1980	8,1	2,6	10,7	27,4	0,2	27,7	0,5	28,4	72,6	39,1

R.H.M. avril 1981

Chiffres basés sur les données de la C.C.T.

* "Territoire choisi" - voir la note du tableau C

Tableau B

SUBVENTIONS VERSÉES AUX COMPAGNIES FERROVIAIRES EN VERTU DE LA
LOI SUR LES TAUX DE TRANSPORT DES MARCHANDISES DANS LES PROVINCES MARITIMES
ET DE LA LOI SUR LES SUBVENTIONS AU TRANSPORT DES MARCHANDISES DANS LA RÉGION ATLANTIQUE
(en millions de dollars)

Années	Subventions: mouvements vers l'ouest*					Subventions: mouvements internes					Subventions: total combiné
	de base	% du total combiné	sélectives	total	% du total combiné	de base	sélectives	provisoires	total	% du total combiné	
civile 1969	n.d.					n.d.					14,6
1970-71	n.d.					n.d.					14,0
1971-72	n.d.					n.d.					13,1
1972-73	5,4	42,0				7,6			7,6	58,0	13,0
1973-74	5,9	42,0				8,1			8,1	58,0	14,0
1974-75	6,1	38,0	0,9	7,0	44,0	9,0			9,0	56,0	16,0
1975-76	7,0	39,0	1,8	8,8	49,0	9,0			9,0	51,0	17,8
1976-77	7,2	36,0	2,1	9,3	48,0	9,9			9,9	52,0	19,2
1977-78	6,5	36,0	1,9	8,4	47,0	9,5			9,5	53,0	17,9
1978-79	8,3	41,0	2,6	10,9	54,0	7,1	1,9	0,4	9,4	46,0	20,3
1979-80	11,7	52,0	2,9	14,6	65,0		6,8	1,2	8,0	35,0	22,6
Année civile 1980	10,7(e)	49,0	3,1	13,8	64,0		7,7	0,2	7,9	36,0	21,7

R.H.M. avril 1981

(e) montant estimatif

n.d. non disponibles

* "Territoire choisi" - voir la note du tableau C

Tableau C

ANALYSE DES SUBVENTIONS VERSÉES EN VERTU DE LA LOI SUR LES TAUX DE TRANSPORT DES MARCHANDISES DANS LES PROVINCES MARITIMES ET DE LA LOI SUR LES SUBVENTIONS AU TRANSPORT DES MARCHANDISES DANS LA RÉGION ATLANTIQUE SELON LES MESURES PRISES POUR APPLIQUER LES SUBVENTIONS À L'ÉGARD DES CAMIONNEURS ET DES COMPAGNIES FERROVIAIRES
(en millions de dollars)

Années financières	Subventions: mouvements vers l'ouest*				Subventions: mouvements internes				Subventions: total combiné
	de base	sélectives	total	% du total combiné	de base et provisoires	sélectives	total	% du total combiné	
1973-74	8,7		8,7	29	21,3		21,3	71	30,0
1974-75	9,9	1,6	11,5	31	25,1		25,1	69	36,6
1975-76	10,7	2,9	13,6	34	26,1		26,1	66	39,7
1976-77	11,9	3,5	15,4	35	28,8		28,8	65	44,2
1977-78	11,5	3,4	14,9	32	31,0		31,0	68	45,9
1978-79	15,4	5,0	20,4	36	28,1	8,1	36,2	64	56,6
1979-80	19,2	5,5	24,7	41	5,8	29,8	35,6	59	60,3
Année civile 1980	18,8	5,8	24,5	40	0,9	35,4	36,3	60	60,3

R.H.M. avril 1981

Note: Chemins de fer - "territoire choisi": articles 2 et 7 de la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes - lignes de chemin de fer situées dans les Maritimes et le Québec et s'étendant à Diamond Junction et Lévis.

Camions - "territoire choisi": décret CP 1978-1812 - la partie de la province de Québec située au sud du fleuve Saint-Laurent et à l'est de la route 23 qui est la route reliant Lévis à la route 201 (É.-U.) dans l'État du Maine.

Compilés d'après les données de la C.C.T.

Tableau D

RÉPARTITION DES SUBVENTIONS VERSÉES AUX CAMIONNEURS EN VERTU DE LA LOI SUR LES SUBVENTIONS AU TRANSPORT DES MARCHANDISES DANS LA RÉGION ATLANTIQUE
(déterminée à partir de l'échantillonnage de 25 % du trafic en direction de l'ouest prélevé par la C.C.T. en 1977)

Vers des endroits au Canada situés à l'ouest du territoire choisi*

	Régulières				Sélectives				Régulières et sélectives			
De	Tonnes	% Total	$ Subventions	% Total	Tonnes	% Total	$ Subventions	% Total	Tonnes	% Total	$ Subventions	% Total
Territoire choisi du Québec	47 984,74	71,8	358 253,03	56,9	46 512,17	32,9	160 995,77	17,1	94 496,91	45,4	519 248,80	33,0
N.-B.	11 124,19	16,6	120 532,85	19,1	61 965,13	43,8	401 132,60	42,6	73 089,32	35,1	521 665,45	33,2
N.-É.	6 437,11	9,6	83 147,62	13,2	20 092,46	14,2	227 723,12	24,2	26 529,57	12,7	310 870,74	19,8
Î.-P.-É.	527,53	0,8	14 228,73	2,3	8 875,39	6,3	92 108,73	9,8	9 402,92	4,5	106 337,46	6,8
T.-N.	763,11	1,1	53 916,63	8,5	4 022,40	2,8	59 562,82	6,3	4 785,51	2,3	113 479,45	7,2
Totaux	66 836,68		630 078,86		141 467,55		941 523,04		208 305,23		1 571 601,90	

R.H.M. mai 1981

Compilé d'après les données préparées pour la C.C.T.

* "Territoire choisi": défini selon le décret C.P. 1978-1812 - La partie de la province de Québec située au sud du fleuve Saint-Laurent et à l'est de la route 23 qui est la route reliant Lévis à la route 201 (É.-U.) dans l'État du Maine.

Certaines données n'apparaissent pas en raison de disparités dans les tabulations des sorties imprimées de l'ordinateur.

Tableau E

STRUCTURE DU TRAFIC (CAMIONS) EN VERTU DES SUBVENTIONS ACCORDÉES POUR LE TRAFIC EN PROVENANCE DU TERRITOIRE CHOISI DE L'EST DU CANADA ET À DESTINATION DU QUÉBEC, DE L'ONTARIO ET DE L'OUEST CANADIEN, D'APRÈS L'ÉCHANTILLONNAGE PRÉLEVÉ PAR LA C.C.T. EN 1977
(tonnes = 2 000 lb)

Vers le Québec à l'ouest du territoire choisi

De	Base sélective	% Total QC	% Total Canada	Base régulière	% Total QC	% Total Canada	Sélective et régulière	% Total QC	% Total Canada
	Tonnes			Tonnes			Tonnes		
Territoire choisi du Québec	45 045,60	51,0	31,8	47 248,02	80,8	70,7	92 293,62	62,9	44,3
Nouveau-Brunswick	29 345,73	33,3	20,7	6 994,71	12,0	10,5	36 340,44	24,0	17,4
Nouvelle-Écosse	7 874,14	8,9	5,6	3 704,99	6,3	5,5	11 579,13	7,9	5,6
Île-du-Prince-Édouard	5 040,55	5,7	3,6	284,50	0,5	0,4	5 325,05	3,6	2,6
Terre-Neuve	963,76	1,1	0,7	206,75	0,4	0,3	1 170,51	0,8	0,5
Total	88 269,78	100,0	62,4	58 438,97	100,0	87,4	146 708,75	100,0	70,4

Vers l'Ontario

De		% Total Ont.	% Total Canada		% Total Ont.	% Total Canada		% Total Ont.	% Total Canada
Territoire choisi du Québec	1 370,82	2,7	0,96	691,34	9,5	1,0	2 062,16	3,6	0,99
Nouveau-Brunswick	30 191,17	59,8	21,34	3 771,26	51,9	5,7	33 962,43	58,8	16,3
Nouvelle-Écosse	12 030,08	23,9	8,50	2 159,89	29,7	3,2	14 189,97	24,6	6,8
Île-du-Prince-Édouard	3 834,84	7,6	2,70	170,77	2,4	0,3	4 005,61	6,9	1,9
Terre-Neuve	3 033,64	6,0	2,10	469,18	6,5	0,7	3 502,82	6,1	1,7
Total	50 460,55	100,0	35,6	7 262,44	100,0	10,9	57 722,99	100,0	27,7

Vers l'ouest du Canada

De		% Total O.C.	% Total Canada		% Total O.C.	% Total Canada		Total O.C.	Total Canada
Territoire choisi du Québec	95,75	3,5		45,38	4,0		141,13	3,6	
Nouveau-Brunswick	2 428,23	88,7		358,22	31,5		2 786,45	72,0	
Nouvelle-Écosse	188,24	6,9	2,0	572,23	50,4	1,7	760,47	19,6	1,8
Île-du-Prince-Édouard	-	-		72,26	6,4		72,26	1,9	
Terre-Neuve	25,00	0,9		87,18	7,7		112,18	2,9	
Total	2 737,22	100,0		1 135,27	100,0		3 872,49	100,0	
Grand Total	141 467,55		100 %	66 836,68		100 %	208 304,23		100 %

R.H.M. 1980

* Chiffres basés sur les données statistiques de la C.C.T.

Tableau F

STRUCTURE DES SUBVENTIONS ACCORDÉES AUX CAMIONNEURS EN VERTU DE LA LOI S.T.M.R.A. POUR LE TRAFIC EN PROVENANCE DU TERRITOIRE CHOISI DE L'EST DU CANADA SELON LE DÉCRET CP 1978-1812 ET À DESTINATION D'ENDROITS AU CANADA SITUÉS A L'EXTÉRIEUR DE CE TERRITOIRE

Vers le Québec hors du territoire choisi

Subventions régulières et sélectives

De	Tonnage	% Total QC	% Total Canada	$ Subventions	% Total QC	% Total Canada
Territoire choisi du Québec	92 293,62	62,9	44,3	506 135,22	51,0	32,2
Nouveau-Brunswick	36 340,40	24,8	17,4	273 049,59	27,5	17,4
Nouvelle-Écosse	11 579,13	7,9	5,6	130 663,65	13,2	8,3
Île-du-Prince-Édouard	5 325,05	3,6	2,6	56 858,65	5,7	3,6
Terre-Neuve	1 170,51	0,8	0,5	26 252,59	2,6	1,7
Total	46 708,75	100,0	70,4	992 959,70	100,0	63,2

Vers l'Ontario

De		% Total Ont.	% Total Canada		% Total Ont.	% Total Canada
Territoire choisi du Québec	2 062,16	3,6	0,99	11 693,40	2,3	0,7
Nouveau-Brunswick	33 962,43	58,8	16,30	223 667,97	43,9	14,2
Nouvelle-Écosse	14 189,97	24,6	6,80	150 815,41	29,6	9,6
Île-du-Prince-Édouard	4 005,61	6,9	1,90	46 446,55	9,1	3,0
Terre-Neuve	3 502,82	6,1	1,70	76 972,88	15,1	4,9
Total	57 722,99	100,0	27,70	509 596,21	100,0	32,4

Vers l'ouest du Canada

De		% Total O.C.	% Total Canada		% Total O.C.	% Total Canada
Territoire choisi du Québec	141,13	3,6		1 420,18	2,1	0,1
Nouveau-Brunswick	2 786,45	72,0		24 947,89	36,0	1,6
Nouvelle-Écosse	760,47	19,6	1,9	29 391,68	42,6	1,9
Île-du-Prince-Édouard	72,26	1,9		3 032,26	4,4	0,2
Terre-Neuve	112,18	2,9		10 253,98	14,9	0,6
Total	3 872,49	100,0	1,9	69 045,99	100,0	4,4
Grand Total	208 304,23*		100,0	1 571 601,90		100,0

R.H.M. mai 1981

* Certaines données n'apparaissent pas en raison de disparités dans les chiffres des sorties imprimées de l'ordinateur.

Chiffres basés sur un échantillon de 25 % des données sur les demandes de subventions traitées dans le cadre d'un projet de la C.C.T.

Tableau G

ENVOIS PAR CAMION EN PROVENANCE DU TERRITOIRE CHOISI ET A DESTINATION D'ENDROITS DU CANADA SITUÉS À L'OUEST DE CE TERRITOIRE SELON LE STANDARD TRANSPORTATION COMMODITY CODE EN TERMES DE TONNES ET DE SUBVENTIONS EN VERTU DE LA LOI S.T.M.R.A.: RANGS ET POURCENTAGES DES TOTAUX POUR L'ANNÉE CIVILE 1977

Base régulière

N° STCC	Description	Tonnes	Rang	% Total	$ Subventions	Rang	% Total
(24)	Bois de const. ou produits en bois, sauf les meubles	34 364,27	1	49,0	268 711,05	1	37,3
(33)	Métaux bruts	6 015,31	2	8,6	18 758,25	5	2,6
(40)	Rebuts	4 367,64	3	6,2	24 779,62	3	3,4
(20)	Produits aliment. ou produits connexes	3 143,88	4	4,5	19 873,75	4	2,8
(41)	Envois divers	2 896,44	5	4,1	211 475,05	2	29,4
(42)	Équipement routier et conteneurs retournés vides	2 059,29	6	2,9	10 153,08	13	1,4
(32)	Produits d'argile, de béton, de verre ou de pierre	1 836,53	7	2,6	6 734,13	17	#
(37)	Matériel de transport	1 612,60	8	2,3	17 557,23	7	2,4
(26)	Pâtes, papier ou produits connexes	1 564,64	9	2,2	9 584,04	14	1,3
(34)	Produits en métal transformé	1 430,95	10	2,0	15 235,50	10	2,1
(35)	Machines, sauf appareils élect.	1 423,70	11	2,0	17 399,91	8	2,4
(10)	Minerai métallique	1 383,39	12	2,0	4 088,89	18	#
(39)	Produits manufact. de nature diverse	1 256,55	13	1,8	17 074,71	9	2,4
(28)	Produits chimiques ou connexes	1 221,73	14	1,7	8 440,20	16	1,2
(36)	Machines ou appareils électriques	1 186,01	15	1,7	13 701,85	11	1,9
(01)	Produits agricoles	1 017,67	16	1,5	17 979,87	6	2,5
(27)	Matières imprimées	829,42	17	1,2	2 791,81	20	#
(25)	Meubles ou accessoires à demeure fixe	770,83	18	1,1	10 803,62	12	1,5
(30)	Produits de caoutchouc ou de plastique	515,98	19	#	8 443,77	15	1,2
(29)	Produits du pétrole ou du charbon	232,34	20	#	1 675,63	25	#

R.H.M. mai 1981

= sous 1 %

Compilés d'après les données de la C.C.T.

Note: En raison de disparités dans les colonnes de données des sorties imprimées, les chiffres ne correspondent pas à ceux d'autres appendices connexes qui ont été ajustés en conséquence.

Tableau H

ENVOIS PAR CAMION EN PROVENANCE DU TERRITOIRE CHOISI ET À DESTINATION D'ENDROITS DU CANADA SITUÉS À L'OUEST DE CE TERRITOIRE SELON LE STANDARD TRANSPORTATION COMMODITY CODE EN TERMES DE TONNES ET DE SUBVENTIONS EN VERTU DE LA LOI S.T.M.R.A.: RANGS ET POURCENTAGES DES TOTAUX POUR L'ANNÉE CIVILE 1977

Base sélective

N° STCC	Description	Tonnes	Rang	% Total	$ Subventions	Rang	% Total
(20)	Produits aliment. ou produits connexes	65 437,03	1	46,5	402 068,20	1	42,8
(26)	Pâtes, papier ou produits connexes	30 679,68	2	21,8	184 978,80	2	19,7
(24)	Bois de const. ou ou produits en bois sauf les meubles	15 734,48	3	11,2	100 502,21	3	10,7
(01)	Produits agricoles	11 184,46	4	7,9	83 463,31	4	8,9
(22)	Produits textiles	3 196,90	5	2,3	32 598,33	5	3,4
(09)	Poisson frais ou autres produits de la pêche	1 966,58	6	1,4	27 778,26	6	3,0
(36)	Machines ou appareils électriques	1 951,26	7	1,4	13 424,73	9	1,4
(14)	Minéraux non métalliques sauf les combustibles	1 683,11	9	1,2	9 169,85	11	#
(25)	Meubles ou accessoires à demeure fixe	1 688,51	8	1,2	18 131,58	7	1,0
(32)	Produits d'argile, de béton, de verre ou de pierre	1 623,59	10	1,2	8 160,11	12	#
(30)	Produits de caoutchouc ou de plastique	1 314,65	11	#	16 246,02	8	1,7
(39)	Produits manufac. de nature diverse	881,64	12	#	10 082,60	10	1,1
(33)	Métaux bruts	690,97	13	#	7 662,29	13	#
(34)	Produits en métal transformé	587,59	14	#	6 656,18	14	#
(28)	Produits chimiques ou connexes	529,08	15	#	4 897,91	15	#
(29)	Produits du pétrole ou du charbon	441,55	16	#	4 681,55	16	#
(37)	Matériel de transport	347,22	17	#	2 408,82	17	#
(38)	Appareils photo. ou produits connexes	239,68	18	#	1 717,60	20	#
(35)	Machines, sauf appareils électriques	224,84	19	#	2 370,53	18	#
(23)	Vêtements, autres produits textiles finis ou tricots	111,88	20	#	1 811,60	19	#

R.H.M. mai 1981

= sous 1 %

Compilés d'après les données de la C.C.T.

Note: En raison de disparités dans les colonnes de données des sorties imprimées, les chiffres ne correspondent pas à ceux d'autres appendices connexes qui ont été ajustés en conséquence.

Tableau I

ENVOIS PAR CAMION EN PROVENANCE DU TERRITOIRE CHOISI ET À DESTINATION D'ENDROITS DU CANADA SITUÉS À L'OUEST DE CE TERRITOIRE SELON LE STANDARD TRANSPORTATION COMMODITY CODE EN TERMES DE TONNES ET DE SUBVENTIONS EN VERTU DE LA LOI S.T.M.R.A.: RANGS ET POURCENTAGES DES TOTAUX POUR L'ANNÉE CIVILE 1977

Base régulière et sélective

N° STCC	Description	Tonnes	Rang	% Total	$ Subventions	Rang	% Total
(20)	Produits aliment. ou produits connexes	68 580,91	1	32,5	421 941,95	1	25,4
(24)	Bois de const. ou produits en bois, sauf les meubles	50 098,75	2	23,8	369 213,26	2	22,2
(26)	Pâtes, papier ou produits connexes	32 244,28	3	15,3	194 562,84	4	11,7
(01)	Produits agricoles	12 202,13	4	5,8	101 443,18	5	6,1
(33)	Métaux bruts	6 706,28	5	3,2	26 420,54	11	2,6
(40)	Rebuts	4 367,64	6	2,1	24 779,62	12	1,5
(32)	Produits d'argile, de béton, de verre ou de pierre	3 460,12	7	1,6	14 894,24	13	#
(22)	Produits textiles	3 412,45	8	1,6	36 155,16	6	2,5
(36)	Machines o appareils électriques	3 137,27	9	1,5	27 126,58	10	1,6
(41)	Envois divers	2 896,44	10	1,6	211 475,95	3	12,7
(25)	Meubles ou accessoires à demeure fixe	2 459,34	11	1,2	28 935,20	8	1,7
(39)	Produits manufact. de nature diverse	2 138,19	12	1,0	27 157,31	9	1,6
(42)	Équipement routier et conteneurs retournés vides	2 086,44	13	#	10 291,55	19	#
(09)	Poisson frais ou autres produits de la pêche	2 075,18	14	#	29 746,14	7	1,8
(34)	Produits en métal transformé	2 018,54	15	#	21 891,68	14	1,3
(37)	Matériel de transport	1 959,82	16	#	19 966,14	15	1,2
(30)	Produits de caoutchouc ou de plastique	1 830,63	17	#	24 689,79	13	1,5
(14)	Minéraux non métalliques, sauf les combustibles	1 813,21	18	#	9 752,52	20	#
(28)	Produits chimiques ou connexes	1 750,81	19	#	13 33d,11	18	#
(35)	Machines, sauf appareils électriques	1 648,54	20	#	19 770,44	16	1,2

R.H.M. mai 1981

= sous 1 %

Compilés d'après les données de la C.C.T.

Note: En raison de disparités dans les colonnes de données des sorties imprimées, les chiffres ne correspondent pas à ceux d'autres appendices connexes qui ont été ajustés en conséquence.